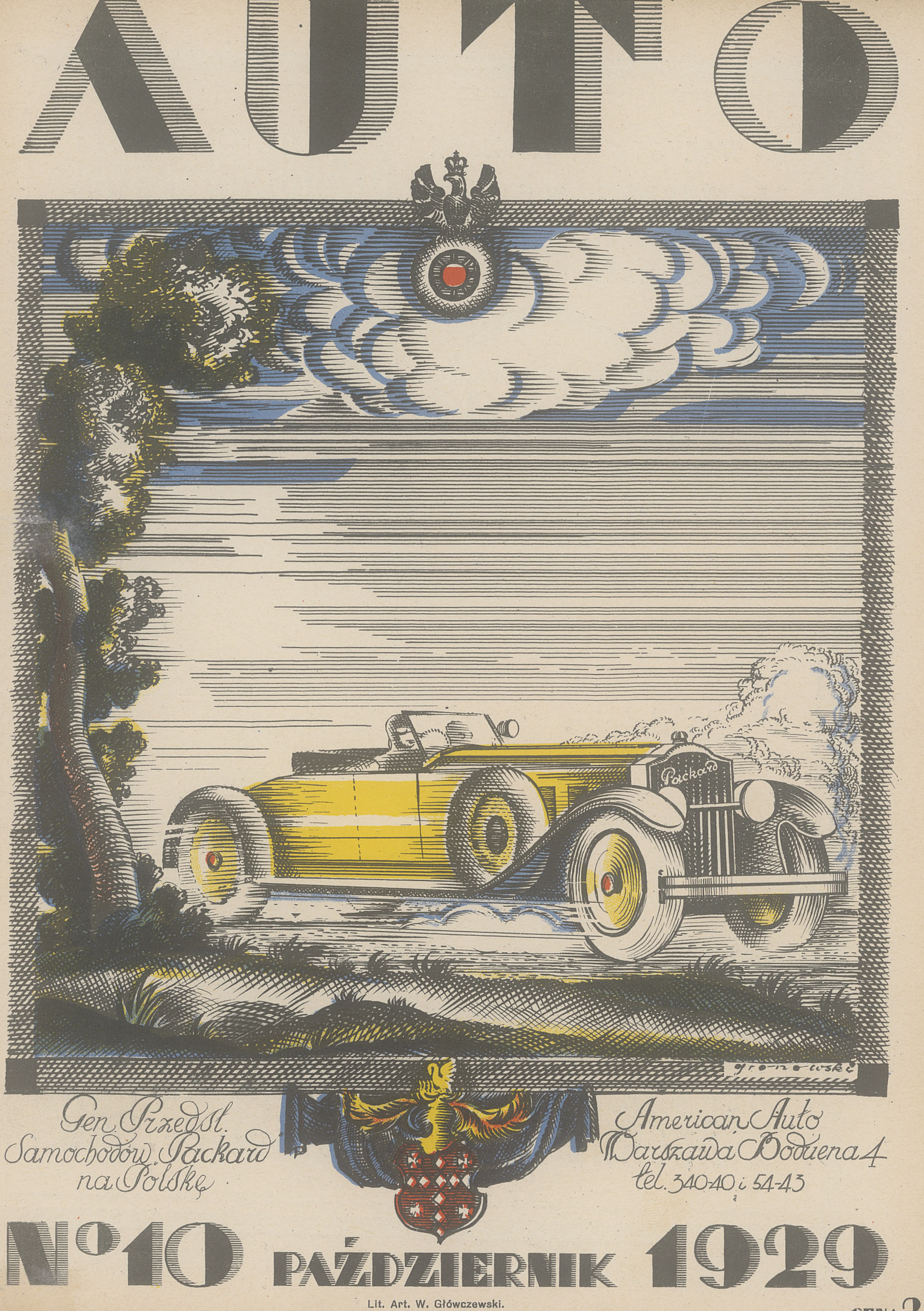

AUTO
Packard
gronowski
Gen. Przedst.
Samochodów „Packard"
na Polskę
American Auto
Warszawa Boduena 4
tel. 340-40 i 54-43
No 10
PAŹDZIERNIK
1929
Lit. Art. W. Główczewski.
CENA 2.50

NA WSZYSTKICH STACJACH BENZYNOWYCH W POLSCE

STANDARD-NOBEL

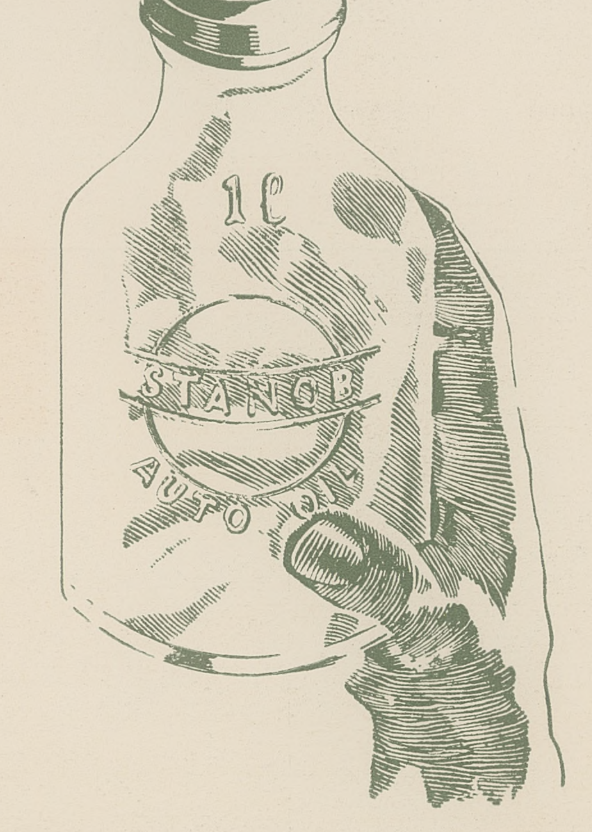
żądajcie

STANOB

AUTO OIL

Czystość
oleju
gwarantujemy

Widzicie
co
kupujecie



STANDARD-NOBEL w POLSCE SP. AKC.

WAŻNY KOMUNIKAT.

NOWY 40/50 HP.

ROLLS-ROYCE

„Phantom II"

Rolls-Royce Ltd zawiadamia uprzejmie, że po długotrwałych próbach może obecnie zademonstrować nowe podwozie Rolls-Royce 40/50 HP., jak również przyjmuje zamówienia na takowe.

Pochodzenie tego typu stanowi słynny „Silver Ghost" i w r. 1925 przedstawiony „Phantom", nowe zaś podwozie będzie znane pod nazwą „Phantom II".

Podobnie jak „Phantom", podwozie to zaopatrzone jest w silnik sześciocylindrowy, o wymiarach: średnica 4½", skok 5½", przy pojemności 7668 centymetrów kubicznych.

Poniżej podajemy tablicę porównawczą podwozi „Phantom" i „Phantom II".

	Nowe podwozie 40/50 H. P. „Phantom II"	Podwozie 40/50 H. „Phantom"
Cena podwozia loko fabryka	Podwozie krótkie f. szt. 1850 Podwozie długie f. szt. 1900	Podwozie krótkie f. szt. 1850 Podwozie długie f. szt. 1900
Silnik i skrzynka biegów	Jednostkowo budowane	Oddzielnie
Resory	Tylne — Pół-eliptyczne, Przednie — pół-eliptyczne (oliwienie między piórami pod ciśnieniem)	Tylne — cantilever Przednie — pół-eliptyczne
Smarowanie podwozia	Centralne	Pistoletowe, do każdej części oddzielnie
Rozrusznik elektryczny	Bezpośredni	Za pomocą łańcucha przez skrzynkę biegów
Montowanie karoserji	Na specjalnej, odzielnej ramie nakładanej na ramę podwozia, co wyklucza skrzywienia i dyslokację karoserji	Bezpośrednio na ramie podwozia
Oś tylna	Specjalnej konstrukcji, pozwalającej na redukcję wysokości podwozia	Tryby spiralne
Zegar benzynowy	Na desce armaturowej	Na rezerwoarze
Podawanie benzyny	Exhaustor z pompą próżniową poruszaną od silnika	Exhaustor
System indukcji	Ogrzewany wodą	Ogrzewany spalinami
Zapłon	Akumulator. Magneto ulepszonej konstrukcji z szerszą skalą synchronizacji	Akumulator i magneto Automatyczna i stała synchronizacja przyspieszenia i opóźnienia.

Jako skutek zastosowania powyższych udoskonaleń, jesteśmy w możności dostarczać podwozia o zredukowanej wysokości i niższym punktcie ciężkości, efektowniejszym wyglądzie, większym komforcie resowania przy wszelkich szybkościach, z powięksszoną łatwością w prowadzeniu, mniejszą wagą, powiększoną akceleracją i maksymalną szybkością, oszczędnością czasu i pracy przy smarowaniu, pozatym z powiększoną precyzyjnością w wykonaniu całego podwozia.

Nowe podwozie utrzyma te wszystkie cechy chrakterystyczne, które zdobyły dla samochodów Rolls-Royce, ogólnie uznany tytuł „Najlepszego Samochodu Świata".

„Phantom II" nie jest przeznaczony do konkurowania z samochodami wyścigowymi lub ultra-sportowymi' tem niemniej jednak „Phantom II" nietylko utrzyma, lecz i przewyższy tę opinję, jaką zdobył sobie pomiędzy posiadaczami „Phantom" jako najszybszy z prawdziwie turystycznych wozów na świecie.

Obstalunki na podwozia „Phantom II" będą wykonane ściśle według kolejności zgłoszeń, o której decydować będzie data nadania telegramu, lub data otrzymania listu zamówieniowego.

ROLLS-ROYCE Ltd.

14 — 15 CONDUIT STREET, LONDON, W.

Jeneralny przedstawiciel na Polskę: **HORATIO W. COOK, p. a. P. BITSCHAN** Warszawa, Kredytowa 18, Tel. 617, 613.

Drugi miljon wozów
Ford Model A

W dn. 24-go lipca r. b. produkcja wozów Ford Model A osiągnęła cyfrę 2.000.000

W dn. 4-go lutego r. b. obwieściliśmy, że produkcja Nowego Forda osiągnęłą cyfrę 1.000.000 wozów, obecnie zaś — po upływie troche więcej niż 5 miesięcy, jesteśmy w stanie opublikować doniosła wiadomość o wykonaniu przez nas w dn. 24-go lipca r. b. o godz. 5-ej pp. *dwumiljonowego* wozu.

Pierwszy miljon wyprodukowaliśmy w ciągu 15-tu miesięcy, a ponieważ metody naszej produkcji osiągnęły na początku roku bieżącego niepospolitą doskonałość, wyprodukowaliśmy drugi miljon w ciągu tylko 5 miesięcy i 20 dni. Rozmiary tej produkcji, jedynej w swoim rodzaju w historji przemysłu samochodowego, zwróciły na siebie uwągę całego świata.

Rezultat ten świadczy o niezwykle szybkiem tempie i skuteczności organizacji Ford Motor Company, obejmującej cały świat i oznacza również rozpoczęcie nowego okresu wzmożonej działalności, nie notowanej dotychczas w historji rozwoju Ford Motor Company. Nigdy bowiem przedtem nie było takiego popytu na produkty Forda, jak obecnie; rowneiż nigdy jeszcze usiłowania nasze w kierunku zaspokojenia popytu nie były tak wielkie, jak obecnie.

Jest to dalszy dowód uznania przez cały świat doskonałości Nowego Forda od czasu jego pierwszego pojawienia się na rynku. Nowy Ford był dobrym wozem, kiedy poraz pierwszy ujrzal świat, a obecnie zaś jest on jeszcze lepszy. Udoskonalenia wszelkiego rodzaju są w nim wciąż stosowane. Nowe pomysły i metody produkcji są ciągle wynajdywane, zaraz po wypróbowaniu ich skuteczności przyjmowane i natychmiast znajdują zastosowanie przy jego budowie. Niema zatem przetrzymywania ja kichś ulepszeń dla tak zwanych "rocznych modeli". Rezultat podobnego postępowania jest taki, że Nowy Ford jest zawsze "nowy" i niezależnie od tego, czy kupujecie Forda w styczniu, w maju albo we wrześniu, możecie zawsze być pewni, iż w wozie Waszym znajdziecie najnowsze ulepszenia.

Uznanie całego świata dla Nowego Forda jest w zupełności usprawiedliwione. Mówi o tem duża ilość zaświadczeń, otrzymywanych ze wszystkich stron świata, sławiących jego wyczyny bądźto w życiu codziennem lub też na niwie czysto sportowej.

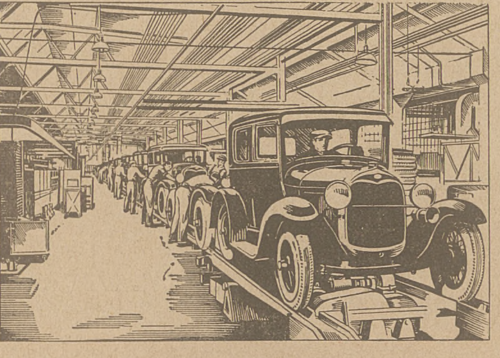
Siła, odporność, wytrzymałość oraz ekonomja Nowego Forda zostały wypróbowane we wszystkich częściach świata. W tegorocznym Biegu Alpejskim, który odbył się na trasie, wynoszącej 2,700 km i dochodzącej miejscami do 2,700 metrów wysokości, brało udział 80 konkurentów, w tym 8 seryjnych Fordów. Rajd ten należy do najbardziej trudnych konkursów samochodowych, ponieważ musi być przejechany w ciagu 5 dni. Tylko 53 wozy skończyły bieg w przepisanym czasie, a pośrod nich 5 Nowych Fordow, które otrzymały za ten niepospolity wyczyn sportowy Złote Kubki Alpejskie, pierwsze nagrody w swej kategorji.

Powyższa wiadomość, jak rownież cały szereg innych, potwierdza wyższość Nowego Forda, oraz świadczy o urzeczywistnieniu wszelkich w nim pokładanych, od pierwszej chwili, nadzieji. Nie bez powodu, bowiem, możliwem było wykonanie w ciągu 5 miesięcy i 20 dni miljona Nowych Fordów.

9.100 samochodów dziennie

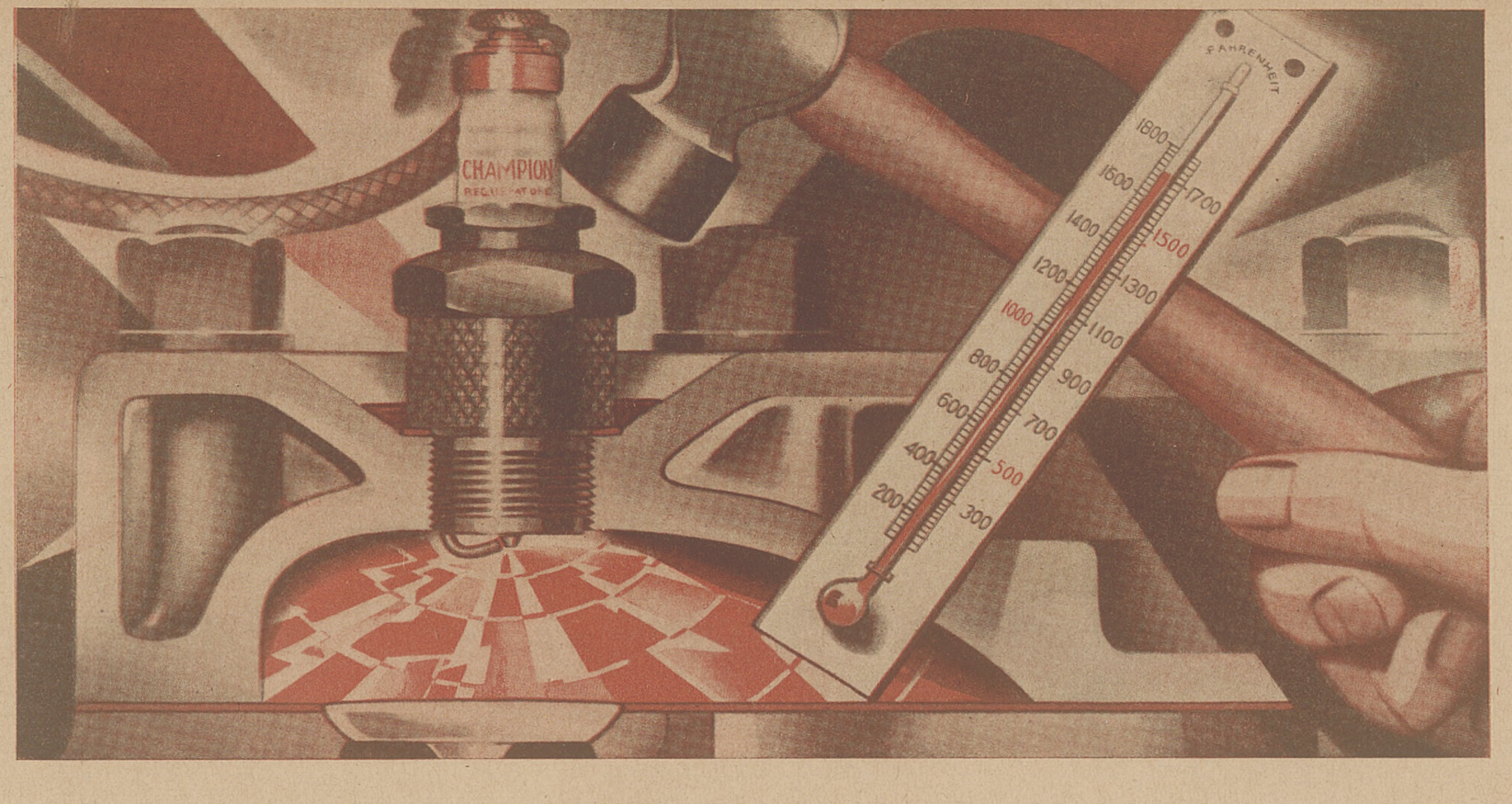
Pewnego dnia w maju r. b. wyprodukowano 9.100 wozów, co odpowiada jednemu wozowi na kazda 9½ sekundy. Maj był rekordowym miesiącem produkcji, bowiem w ciągu tego miesiąca wykonano 200.903 wozów.

Ogólna cyfra produkcji Nowych Fordow w ciągu pierwszych sześciu miesięcy r. b. wynosiła 1.065.630 wozów.





FORD MOTOR COMPANY



Tylko świece

CHAMPION

wytrzymują

UDERZENIE MŁOTKIEM,
NAJWYŻSZĄ TEMPERATURĘ,
NISZCZĄCE REAKCJE CHEMICZNE,
STAŁĄ DZIAŁALNOSĆ PRĄDU
ELEKTRYCZNEGO.

TYLKO IZOLATOR z SILLIMANITU

DAJE GWARANCJĘ NORMALNEGO DZIAŁANIA MOTORU

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

Warszawa **MOTOR=STOCK** Pl. Napoleona 3

TELEFON: Nr. 259-14

NA RAIDZIE GWIAŹDZISTYM

DO POZNANIA dnia 27 lipca r. b.

cztero-
cylindrowa



powietrzem
chłodzona

z pośród 205 samochodów uzyskała

I-szą NAGRODĘ

W górskim wyścigu w ZAKOPANEM dnia 11 b. m. uzyskały

samochody

6-cio cylindrowy — I-szą NAGRODĘ

4-o cylindrowy — I-szą NAGRODĘ

w swojej kategorji, bijąc wozy o wiele większym litrażu.

Centrala: TATRA-AUTO, Warszawa, Aleja Jerozolimska 14.



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWA NA:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy: Inż. **St. Nawakowski,** Sp. z ogr. odp. Warszawa.

Salon Samochodowy: ulica Kredytowa Nr. 4, telefon 291-34.

2) Wielkopolskę i Pomorze — Firma **„Praga Automobile"**, Poznań.

Salon Samochodowy: Plac Wolności № 11, telefony: 55-33 i 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń—**Henryk Buchstab**, Lwów.

Salon Samochodowy: ulica Jagiellońska № 7, telefon 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie. Części zapasowe na miejscu.

Dogodne warunki sprzedaży.

AUTO
i
PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
połączone

19 Październik 29

SPIS RZECZY

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".


Piękno i trwałość charakteryzują protektor All-Weather opon Goodyear. Duże, mocne bloki rombowe z ciągliwej, trwałej gumy — dają rękojmię zupełnej pewności jazdy. Fakt, iż na całym obszarze świata więcej wozów jeździ na oponach Goodyear, aniżeli na oponach jakiejkolwiek innej marki, jest dowodem wysokiej jakości opon Goodyear.
ALL WEATHER
GOODYEAR BALLOON
GOODYEAR

ROK VIII WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1929 r. Nr. 10

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

AUTOMOBILKLUB POLSKI

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

„REWJA SAMOCHODÓW" i konkurs piękności w Warszawie



Imponujący widok 118 samochodów, defilujących przed Jury i publicznością w stadjonie konkursów hippicznych w Łazienkach.

(Wyniki konkursu podajemy na str. 31).



Przez otwarcie szosy do Wilna udostępnił się automobilistom nowy i ciekawy teren wycieczkowy, jakim jest Wileńszczyzna, zawsze nęcąca cieniem swych zielonych lasów i blaskiem malowniczych jezior.

Szosa z Warszawy do Wilna

Ci, którzy znają Wilno i bywali czasami na Wileńszczyźnie przyjąć musieli z prawdziwą radością fakt otwarcia szosy im. Marszałka Piłsudskiego, biegnącej z Warszawy do Wilna. Szosa ta bowiem ma dla nas podwójne znaczenie. Po pierwsze jest dogodnym środkiem komunikacji, a po drugie pomostem rzuconym między stolicą, a temi najdalej na północo-wschód oddalonemi rubieżami Polski. Dla Wileńszczyzny ta szosa nie jest zwykłą drogą automobilową, to jakby pozdrowienie i zarazem łącznik z sercem Rzeczypospolitej. Dlatego tak uroczyście obchodzono jej otwarcie i z tak niekłamaną chyba radością każdy automobilista odwiedzać będzie Wilno i jego okolice najbardziej dziś skróconą i wygodną drogą.

Do niedawna jeszcze Wilno było jedynem większem miastem w Polsce, do którego bez poważnych trudności i obaw o maszynę dojechać nie było można. Szosa, przerywana co jakiś czas i przechodząca często w zniszczoną drogę gruntową, nie pozwalała nigdy z góry przewidzieć w jakich warunkach uda się do Wilna dotrzeć i dlatego tak rzadko urządzano w te strony kołowe wycieczki. Bo przecież co pociąg to nie auto. Męczyć się dwie noce w wagonie, aby dzień spędzić w Wilnie, lub na Wileńszczyźnie, nie można było nazwać wycieczką dla przyjemności, połączoną z zapoznaniem się z mijanemi okolicami i miastami.

Udostępnił się teraz nowy i ciekawy teren wycieczkowy, jakim jest Wileńszczyzna, zawsze nęcąca cieniem swych zielonych przepastnych lasów i blaskiem malowniczych jezior. To nieprzebrana skarbnica wrażeń, to idealne miejsce dla odpoczynku, które niestety z braku dostępu leżało przez tyle lat odłogiem.

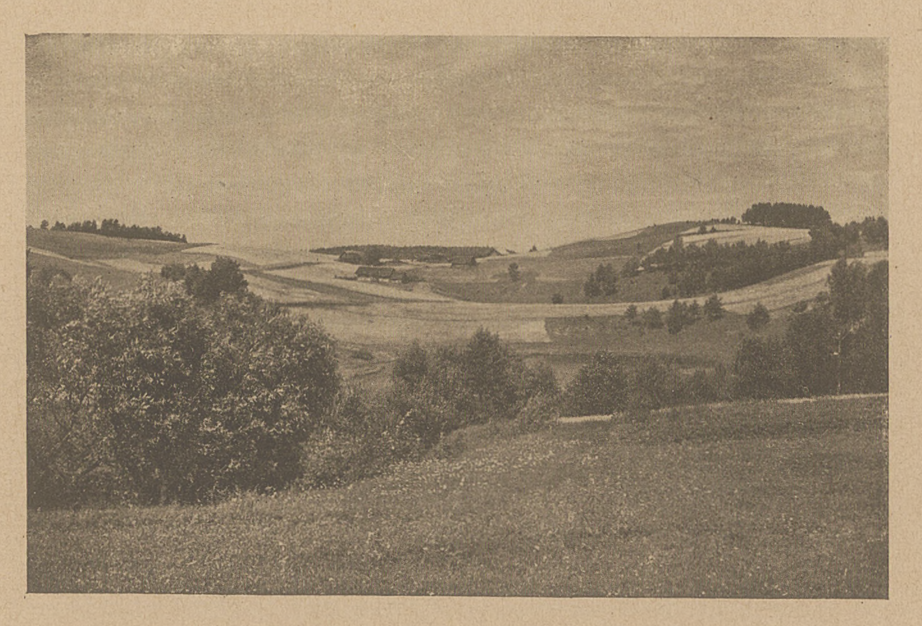
Dziś sytuacja zmieniła się całkowicie. Dzięki inicjatywie marszałka

Piłsudskiego i wytężonej pracy sfer rządowych, przy współpracy i na zasadzie planów pp. inż. Prosińskiego, Augusta Orleckiego, inż. Kiepala i Laskowskiego powstała ta nowa szosa kosztem około 7.000.000 złotych.

Historja budowy szosy jest krótka. Zaczęto ją w początku 1927 r.— oddano do użytku publicznego 17 września 1929 r.

Trasa szosy biegnie przez R a d z y m i n (21 klm. z Warszawy) miasteczko słynne ze zwycięstwa nad bolszewikami odniesionego w r. 1920. Ze specjalnem staraniem utrzymywany jest tam do dnia dzisiejszego cmentarz poległych w bitwie z księdzem Skorupką na czele, z modernistyczną kapliczką pośrodku. W y s z k ó w (30 klm. z Radzymina) miasto o 10.000 mieszkańców położone nad Bugiem, w którem biskupi płoccy już w XVI wieku mieli swoją rezydencję, a w r. 1655 zmarł w tutejszym zamku jako biskup płocki Karol Ferdynand Waza, syn króla Zygmunta III. Kościół tutejszy fundował biskup Szembek w r. 1793. O s t r ó w nad Bugiem (38 klm. z Wyszkowa) miasto o 13.000 m., niegdyś przemysłowe, w którem w końcu XIX wieku istniała już pod miastem plantacja morw, złożona z 30.000 sztuk. Nad miastem górują wieże neogotyckiego kościoła z r. 1886. Od r. 1927 przeniesiono do Ostrowa z Warszawy szkołę Podchorążych.

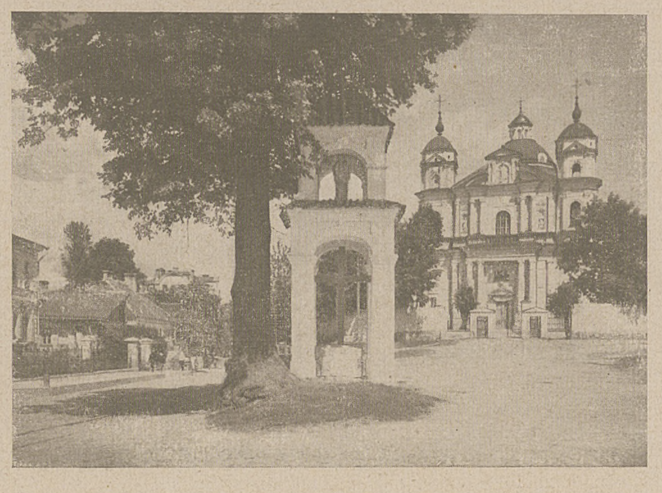
Jednem z większych miast mijanych w czasie drogi jest B i a ł y s t o k (101 klm. z Ostrowa), stolica województwa z 80.000 mieszkańców. Do połowy XVIII wieku był Białystok wsią, a jego wzrost datuje się od r. 1749, gdy stał się rezydencją hetmana Jana Branickiego. Zbudował on tu sobie wspaniały rokokowy pałac (dzisiejsze województwo), rezydencję, która bogactwem i wielkością dorównywała zamkowi królewskiemu i zyskała w swoim



Typowy krajobraz na Wileńszczyźnie.



Pałac Paca w Wilnie.



Kościół św. Piotra w Wilnie.

czasie nazwę „Wersalu Podlaskiego". Rosjanie w początkach XIX wieku zniszczyli zbiory i pałac przebudowali niestylowo. Za pałacem znajduje się park miejski, który jest tylko znikomą cząstką parku z czasów hetmana Branickiego. Białystok jest dziś największym na ziemiach północno-wschodniej Polski ośrodkiem przemysłu włókienniczego. Pierwsze fabryki sukna powstały tu w r. 1828, a do wojny posiadał ich 300.

36 klm. za Białymstokiem mijamy Sokółkę, miasto o 5.000 mieszkańców. W wiekach średnich była to wieś koronna, której mieszkańcy obowiązani byli do hodowania sokołów (stąd nazwa). Kościół obecny pochodzi z r. 1848.

Najbliższym etapem za Sokółką jest Grodno (37 klm.) miasto powiatowe o 50.000 mieszkańców, położone malowniczo nad Niemnem. W budowie znajduje się most kołowy, gdyż dotychczas przejazd odbywa się po moście pontonowym.

W mieście zachował się na urwistem wzgórzu nad Niemnem historyczny zamek, w którym od r. 1670 obradowały sejmy polsko-litewskie, a w latach 1793 i 1796 ostatnie sejmy przedrozbiorowe, które pod grozą bagnetów rosyjskich musiały ratyfikować rozbiory Polski. 25 listopada 1795 w Grodnie podpisał abdykację ostatni król polski Stanisław August, który był wówczas przez Rosjan internowany na tutejszym zamku. Miasto zdala o wiele bardziej malowniczo się przedstawia, wewnątrz jest bowiem zaniedbane, skutkiem tendencyjnej gospodarki Rosjan i zniszczeń wojennych. Najcenniejszym zabytkiem Grodna jest kościół farny częściowo z XVII i XVIII wieku. Przy ul. Orzeszkowej zachował się dom słynnej powieściopisarki, który zamieszkiwała przez lat kilkadziesiąt i w którym zmarła w r. 1910. Niestety wszystkie pamiątki po niej uległy zniszczeniu w czasie najazdu bolszewickiego.

Od Jezior (26 klm. za Grodnem) zaczyna się nowa szosa, do tego bowiem miejsca istniała droga już oddawna, częściowo tylko przebudowana i rozszerzona w r. 1923.

Między Jeziorami a Ostryną (24 klm.) szosa wiedzie groblą przez wielkie trzęsawisko t. zw. Święte Błoto.

Na moście pod Szkleńskiem (14 klm.) mijamy rzekę Kotrę, graniczną między województwami nowogródzkiem i białostockiem.

Począwszy od Nowego Dworu (9 klm. z Ostryny) szosa idzie przez Puszczę Rudnicką, mijając po drodze biedne i nieciekawe osady, jak Radun (43 klm. z Nowego Dworu), Ejszyszki (14 klm. z Raduna), Zygmunciszki (20 klm. z Ejszyszek), pod którymi przekraczamy rzekę Solczę (graniczną między województwem nowogródzkiem i wileńskiem), Pirciupie (6 klm. z Zygmunciszek), Madziany (8 klm.), Połuknie (5 klm), Świątniki (10 klm.), skąd po 13 klm. dojeżdżamy do Ponar.

Teraz rozpoczyna się najbardziej malownicza część drogi grzbietem gór Ponarskich, skąd przez cały czas ma się ładne widoki po obu stronach drogi.

Tylko 7 klm. dzieli od Ponar Wilno, końcowy etap naszej podróży. Coprawda planuje się przedłużenie szosy aż do granicy łotewskiej, ale chwilowo kończy się ona w Wilnie, mierząc w całej swojej długości 450 klm.

Opisywać szczegółowo osobliwości Wilna nie będę, gdyż do tego celu daleko lepiej nadaje się obszerny i ciekawie napisany przewodnik prof. Kłosa. Przypomnieć tylko pragnę, że Wilno to nasza druga stolica w dobie renesansu, to ukochane miasto Zygmunta Augusta i Barbary Radziwiłłówny, to kolebka polskiej myśli, nauki i poezji, a uniwersytet tutejszy posiadał wśród swoich studentów wieszczów, myślicieli i uczonych, którzy sławą swą roznieśli imię Polski po dalekich krajach. Wilno to nasza twierdza graniczna, która, mimo krwawych walk i starć z Murawjewem Wieszatielem, polskości swojej się nie wyzbyła i z Polską jest równie mocno związana dziś, jak w epoce Zygmuntowskiej.

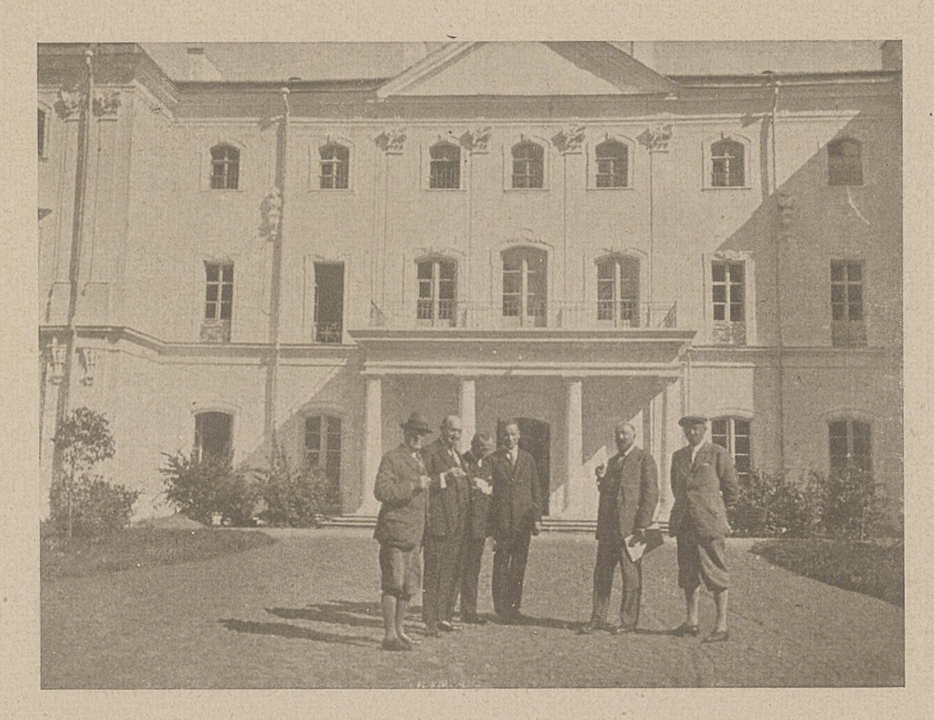
Marja Szachówna.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA SZOSY Z WARSZAWY DO WILNA

Otwarcie szosy Jeziory—Raduń—Wilno, która jest uzupełnieniem dotychczas istniejącej szosy Warszawa—Jeziory, odbyło się uroczyście dnia 17 września b. r.

Stwierdzeniem doniosłości tego faktu był udział czterech ministrów w akcie otwarcia drogi. Z Warszawy przybyli samochodami ministrowie: robót publicznych—Moraczewski, komunikacji—Kühn, reform rolnych — Staniewicz, pracy i opieki społecznej — Prystor. Z ramienia departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, który był właściwym wykonawcą planów budowy, oraz miał główny nadzór nad niemi obecni byli pp. dyr. inż. Melchior Nestorowicz, inż. Wiktor Godlewski i inż. Mieczysław Rappe.

Automobilklub Polski reprezentowali pp. Prezes A. P. hr. Karol Raczyński i Sekretarz Generalny A. P. mec. Fr. Sznarbachowski.



Przed gmachem Województwa Białostockiego (dawny pałac hr. Branickich): hr. Karol Raczyński, prezes Automobilklubu Polski (z czasopismem w ręku), obok Zdzisław Kleszczyński, znany literat i dziennikarz, pierwszy z lewej strony inż. Mieczysław Rappe, Naczelnik Wydziału w Min. Robót Publ. (Fotografował mec. Franciszek Sznarbachowski).

Symbolicznem przecięciem wstęgi w trzech miejscach dokonał otwarcia drogi p. Minister Moraczewski witany na granicy woj. białostockiego przez wojewodę Kirsta, na terenie woj. nowogródzkiego przez wojewodę Beczkowicza, zaś na Wileńszczyźnie przez wojewodę wileńskiego Władysława Raczkiewicza. Uroczyste akty przecięcia wstęgi odbyły się przy specjalnie wzniesionych bramach tryumfalnych w Jeziorach, na moście na Kotrze pod Szkleńskiem i na moście pod Zygmunciszkami. Przy tej sposobności dyrektorowie robót publicznych odnośnych województw składali Panu Ministrowi Robót Publicznych sprawozdania o przebiegu robót przy budowie szosy, o jej kosztach, długości itp.

O g. 19-ej miasto Wilno podejmowało uczestników uroczystości otwarcia traktu im. Marszałka Piłsudskiego obiadem, w górnej sali hotelu Georgea.

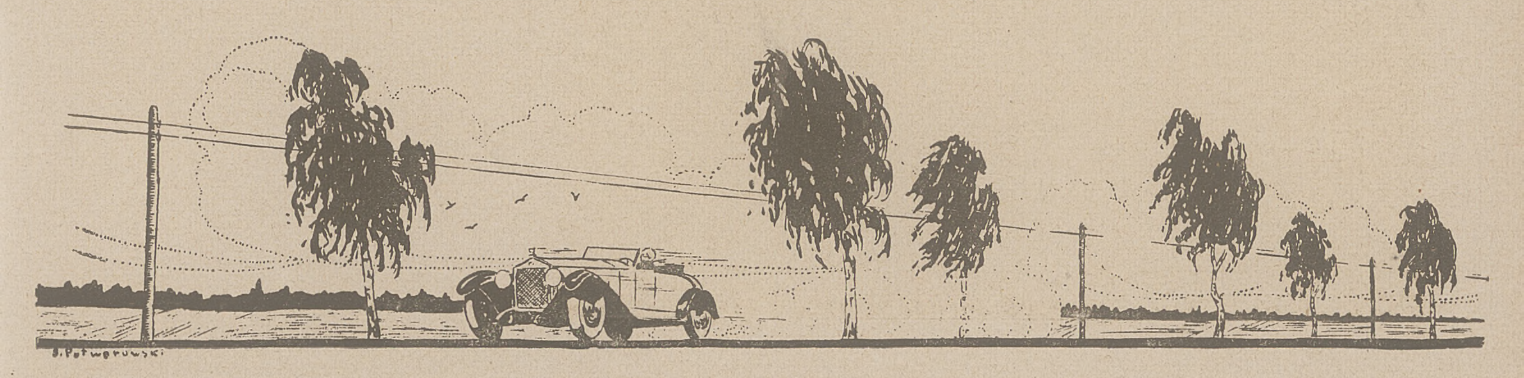
Szereg toastów rozpoczął wiceprezydent miasta Wilna Czyż i prezydent wileńskiej Izby Handlowo-Przemysłowej.

Następnie przemawiał Prezes Automobilklubu Polski hr. Karol Raczyński, wznosząc toast na pomyślność inicjatorów i wykonawców nowej drogi w ręce p. Ministra Moraczewskiego.

Nastąpił potem szereg toastów, zakończonych przez wojewodę Raczkiewicza, który wzniósł kielich na cześć jak najgłębszej współpracy wszystkich czynników twórczych w państwie.

Zakończeniem uroczystości był raut wydany w górnych salonach pałacu reprezentacyjnego przez p. Ministra Robót Publicznych i p. Wojewodę Wileńskiego

Marja Szachówna.



IV RAID PAŃ AUTOMOBILKLUBU POLSKI

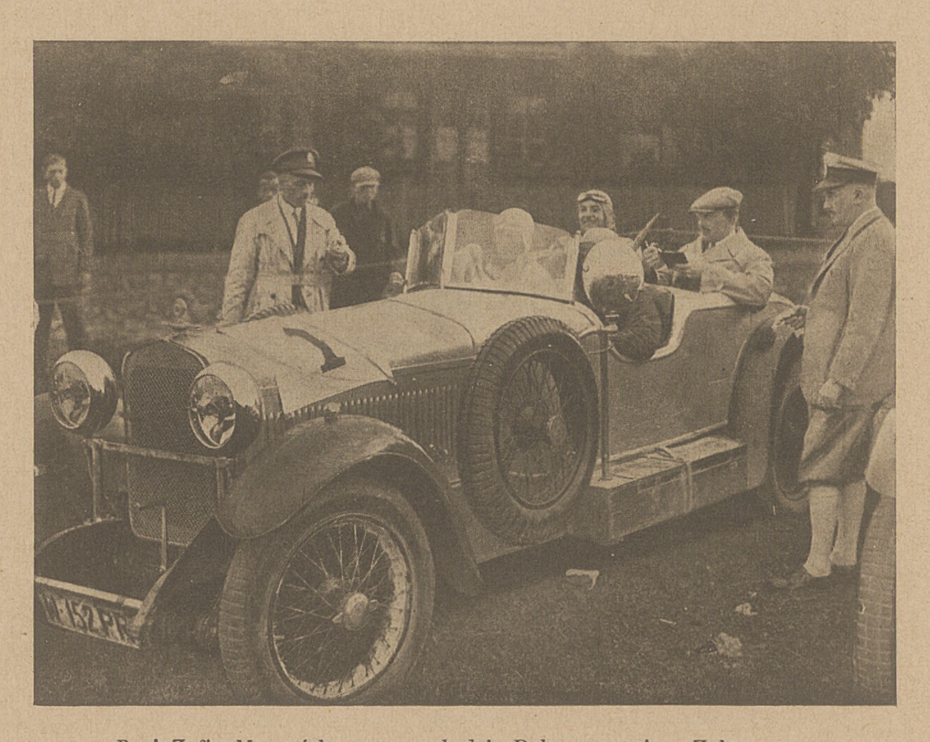
W roku zeszłym Raid Pań Automobilklubu Polski urządzony został po raz pierwszy według regulaminu, będącego w ogólnych zarysach kopją regulaminu Raidu Międzynarodowego. Stało się to na ogólne życzenie pań, które czuły się pokrzywdzone regulaminami dwóch pierwszych Raidów damskich, zbyt łatwemi i nie dającemi pola do popisu. Okazało się jednak, że taki na męską miarę zakrojony regulamin zawodów przekracza możliwości ogromnej większości pań, których też na starcie stanęło bardzo mało, bo zaledwie dziesięć. W tym roku był do przewidzenia ten sam niepożądany objaw, to też regulamin Raidu został znacznie ułatwiony przez zmniejszenie wymaganych szybkości przeciętnych oraz usunięcie kilku innych srogich przepisów, jak w pierwszym rzędzie obowiązku rozruszania silnika tylko starterem. Widocznie jednak nasze automobilistki nie lubią czytać dokładnie regulaminów, skoro wszystkie te ułatwienia nie znalazły żadnego oddźwięku i na starcie Raidu w dniu 14 września z jedenastu zgłoszonych współzawodniczek stanęło tylko dziewięć.



Park w Zakopanem.

Pomimo tak nielicznej konkurencji Raid odbył się i przyznać trzeba, należał do imprez wyjątkowo udanych, zarówno jeśli chodzi o ogólne wrażenia, jak i o osiągnięte rezultaty sportowe.

Z pośród dziewięciu współzawodniczek większość stanowiły uczestniczki zeszłorocznego Raidu, to też odrazu przewidywać należało, że tak jak w roku ubiegłym walka o pierwsze miejsca w klasyfikacji rozegra się między panią Regulską i panią Koźmianową. W tym roku do konkurencji przybyła jeszcze pani Maryańska, której wspaniały sportowy Delage stanowił poważną konkurencję dla małego Fiata pani Regulskiej i dla potężnego Austro Daimlera pani Koźmianowej. Te trzy kierowczynie startowały więc jako faworytki.



Pani Zofja Maryańska na samochodzie Delage startuje z Zakopanego.

Pierwszy etap Raidu, wiodący prostą drogą przez Kielce i Kraków do Zakopanego, był dla wszystkich kierowczyń miłym, choć może nieco przydługim spacerem i odbył się bez żadnych poważniejszych wydarzeń, jeśli nie brać pod uwagę wycofania się z konkurencji pani de Lavaux. Kierowczyni ta, której źle przygotowana Zetka zatarła się zaraz na pierwszych kilometrach za Warszawą, wycofała się z konkurencji ale nie opuściła Raidu, przesiadając się na inną maszynę i kończąc etap razem z innymi samochodami. Tym sposobem liczba wozów biorących udział w zawodach nie uległa zmniejszeniu.

Dopiero drugi etap, który prowadził z Zakopanego do Wisły na Śląsku, przyczynił się poważnie do



Panna Wiera Zahradnik na samochodzie Skoda.

zarysowania przyszłej klasyfikacji konkursu. Podczas tego etapu odbyła się, na pierwszych wirażach znanej góry Wysokiej za Nowym Sączem, górska próba szybkości, która obfitowała w ciekawe i nawet dramatyczne momenty. Jednym z nich był wypadek pani Regulskiej, której eksplodował silnik przetrzymany zbyt długo na nadmiernej ilości obrotów, zmuszając doskonałą kierowczynię do zrezygnowania z dalszego udziału w Raidzie.

Na górskiej próbie szybkości uwidoczniła się po raz pierwszy wyraźna przewaga pani Koźmianowej nad panią Maryańską, z których pierwsza uzyskała na dwukilometrowej trasie czas 2 m. 07 s., a druga 2 m. 13 s. Ponieważ samochody obu tych współzawodniczek reprezentowały jednakową klasę, a Delage był nawet nieco szybszy od Austro Daimlera, więc różnicę na korzyść pani Koźmianowej wytłomaczyć można jednym tylko faktem. Oto pani Maryańskiej od dłuższego już czasu nie widzieliśmy w żadnych zawodach, to też nie miała ona z pewnością należytego treningu niezbędnego do opanowania tak silnej sportowej maszyny.

Doskonałe rezultaty na próbie górskiej osiągnęły oba czterocylindrowe Citroëny, prowadzone przez panie Podhorodeńską i Gawłową. Punkty karne z pośród wszystkich uczestniczek zarobiła jedynie pani Gebethnerowa na samochodzie Steyr, która miała doprawdy wyjątkowego pecha. Skutkiem złego dopływu benzyny do karburatora wóz jej zatrzymał się podczas próby na kilkanaście zaledwie metrów przed finiszem i pani Gebethnerowa musiała rozpoczynać jazdę od pierwszego biegu.

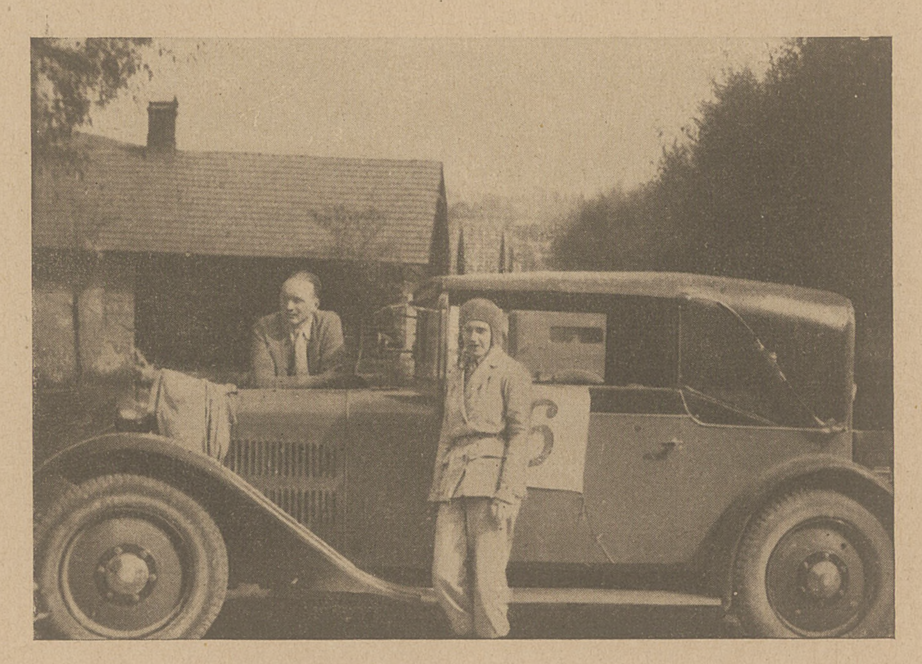


Pani Anna Podhorodeńska na samochodzie Citroën.

Cały drugi etap aż do końca był właściwie jedną wielką próbą górską, gdyż wiódł stale przez tereny górzyste, nie omijając nawet groźnej jak zwykle Kocierzy. To też panie przybyły do Wisły porządnie zmęczone całodzienną walką z nieubłaganemi prawami siły ciężkości i siły odśrodkowej.

Urocza miejscowość Wisła okazała się miejscem niezbyt odpowiedniem na punkt etapowy raidu, a zwłaszcza raidu damskiego, ze względu na brak najprymitywniejszych wygód. Zawdzięczając jednak staraniom gospodarza Raidu p. Włodzimierza Boskiego i jego małżonki wszyscy mieli zapewniony jaki taki nocleg i kolację.

Następnego dnia o świcie nastąpił start ostatniego etapu z Wisły do Warszawy, najdłuższego i bar-



Pani Alicja Gebethnerowa na samochodzie Steyr.

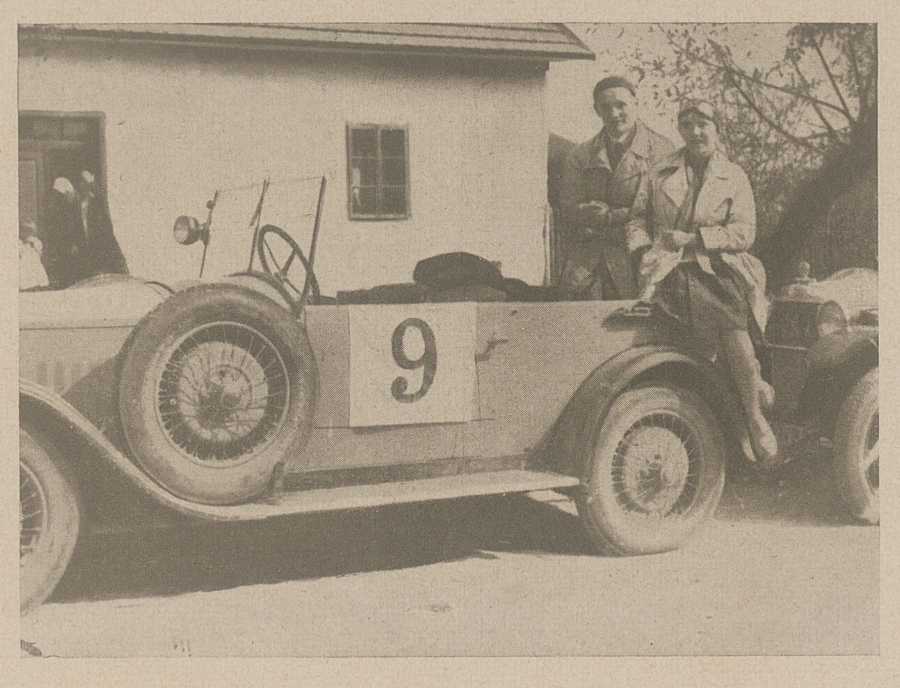
dzo męczącego ze względu na znacznie gorszy naogół stan dróg. Na zakończenie Raidu urządzona została pod Raszynem płaska próba szybkości na przestrzeni dwóch kilometrów ze startem z miejsca. Tu triumfowała ponownie pani Koźmianowa, zdobywając niewielką przewagę nad panią Maryańską i zapewniając sobie w ten sposób pierwsze miejsce w klasyfikacji Raidu.

Pani Maryańska na samochodzie Delage zdobyła drugie miejsce w klasyfikacji. Następne dwa miejsca przypadły samochodom Citroën, jak zwykle znakomicie przygotowanym do zawodów i świetnie prowadzonym przez panie Podhorodeńską i Gawłową.

Piąta w klasyfikacji, ze znaczną już różnicą punktów, jest znana z tegorocznego Raidu Międzynarodowego panna Zahradnik na samochodzie Skoda, podczas gdy szóste miejsce ma pani Gebethnerowa na samochodzie Steyr. Obie te kierowczynie wiele ucierpiały z powodu różnych złośliwych pechów, otrzymując punkty karne za drobne przewinienia. Ostatnią wreszcie w klasyfikacji jest panna Paprocka na samochodzie „Z". Młodziutka ta kierowczyni posiada wiele zapału sportowego, lecz nie mając opanowania i należytego wyrobienia raidowego nie mogła uzyskać lepszego wyniku. Na drugiej Zetce pani de Lavaux ukończyła Raid poza konkursem, uzyskując na próbach znacznie lepsze wyniki niż panna Paprocka.



Triumfatorka Raidu, pani Koźmianowa na samochodzie Austro-Daimler.



Panna Paprocka na „Zetce".

Organizacja konkursu jak zawsze, bardzo dobra. Trudno było zresztą o nieporządek na zawodach, w których na każde trzy uczestniczki przypadał jeden komandor lub vice-komandor w osobach panów Józefa Grabowskiego, Pawła Bitschana i Jana Maryańskiego. Pod tym względem był to naprawdę Raid wyjątkowy.

Marjan Krynicki.



Kierownictwo Raidu. Od lewej do prawej: p. Paweł Bitschan vice-komandor, p. Józef Grabowski komandor, p. Jan Maryański vice-komandor i p. Janusz Regulski, Prezes Kom. Sport. A. P.

OBRAZKI
Z PODRÓŻY SAMOCHODOWEJ po Europie

Szkicował i fotografował
Janusz Regulski



Ruszamy w drogę...

Okrągły rok minął i znów zgłaszam się do „Auta“ ze swemi fotografjami i wrażeniami, zebranemi w nowej podróży po pięknych zakątkach Europy.

Jest mi w tej chwili nieco raźniej, niż w roku ubiegłym, kiedym do analogicznej pracy przystępował, bo jeśli nawet i wynudziłem wówczas mych czytelników, do czego, w uprzejmości swej, wobec mnie nie chcieli się przyznać, to jednak zebrałem dowody, że obrazki moje osiągnęły najcenniejszy dla mnie skutek, a mianowicie namówiły szereg osób do wyjazdu zagranicę samochodem, zamiast koleją.

Dziś, są mi oni za to wdzięczni, w to nie wątpię, ale pozatem jestem przekonany, że zyskałem w nich nowych sojuszników, że propagować będziemy nadal wspólnie daleką turystykę automobilową, dzięki której człowiek zdobywa sobie niezliczoną moc wspomnień niezatartych.

* * *

Jako środek lokomocji służył nam, to jest mojej żonie i mnie, bo tym razem we dwójkę bez mechanika odważyliśmy się w świat wyruszyć, stukonny Austro-Daimler Sport.

Służył nam jak wierny i niezawodny przyjaciel, z tem godniejszem szczerego uznania powodzeniem, że po wyczerpującej, mierzącej 3.200 klm., jeździe podczas Raidu Międzynarodowego, miał tylko dwa dni odpoczynku i znów wyruszył z nami na daleki i ciężki dla niego wojaż.

Niósł on nas na przestrzeni tych nowych 6.200 kilometrów, spokojny i potulny, a zarazem potężny i niezawodnie szybki, budząc w nas pełnię satysfakcji i zadowolenia, a w koło sensację.

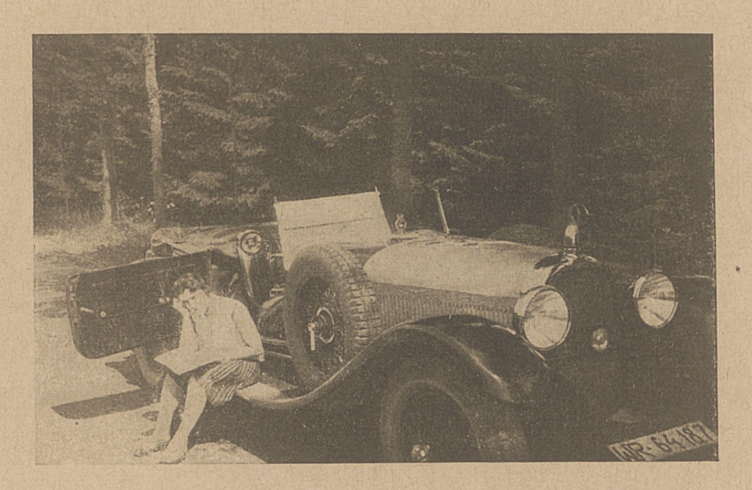
W przeciwieństwie do roku ubiegłego, tym razem nie mieliśmy ściśle z góry wytkniętego planu podróży.

Mogłem wyjechać z Warszawy dopiero 26 czerwca w środę pod wieczór, a już w sobotę rano musiałem być w Brukseli. Dalej, powiedzieliśmy sobie, pojedziemy gdzieś nad piękne morze, na piasek słońcem rozpalony, a potem, dla kontrastu, na najwyższe, śnieżne drogi alpejskie.

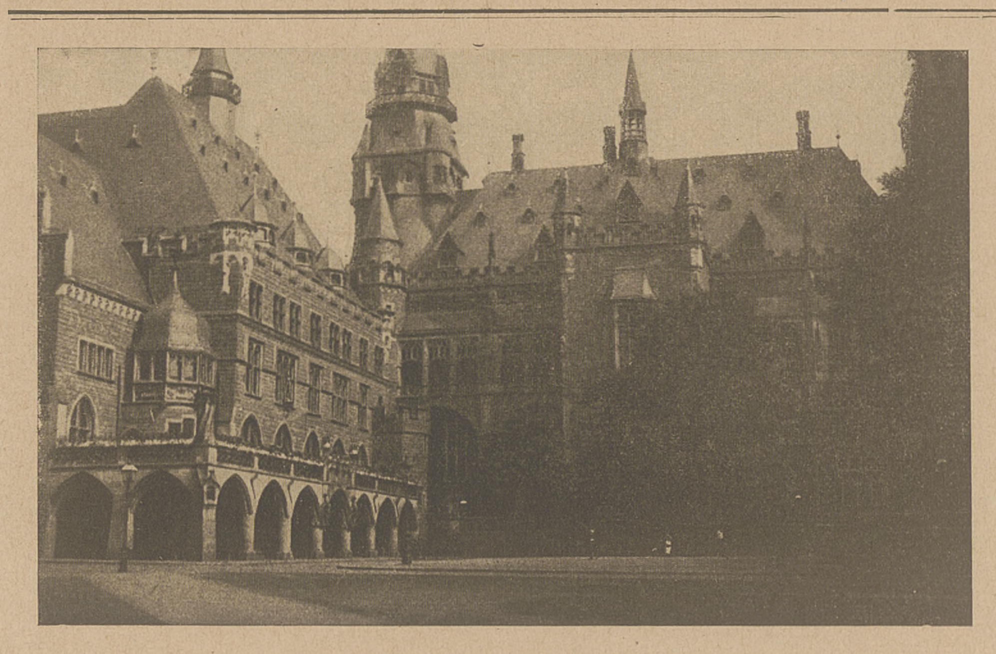
„L'Europe en Automobile“ doskonały przewodnik



Nad jeziorem Wannsee.



Studja nad marszrutą.



Katedra w Akwizgranie.

i atlas, dostarczony mi przez Biuro Turystyczne Automobilklubu Polski, wskazywał nam dalsze marszruty, układane sporadycznie na najbliższe dnie.

Zaopatrzeni w aparat fotograficzny, a nawet i kinematograficzny, w notatnik wypełniany w drodze bezpośredniemi wrażeniami, z całą skrupulatnością i umiejętnością przez moją towarzyszkę życia i podróży, ruszyliśmy szukać piękna i wrażeń w obcych krajach, żegnani przez dobrych znajomych i tłum ciekawych.

* * *

Chmurne niebo, już zaraz za Warszawą sprawiło nam prysznic. Powtarzało się to jeszcze parokrotnie do Poznania, a pozatem, dla lepszego upamiętnienia tego wyjazdu, los wpakował nam na tym odcinku dwa wielkie gwoździe w opony.

Tym nie mniej, jako, że jesteśmy uparci, w niespełna 5 godzin, byliśmy już w Poznaniu. Stąd do granicy już tylko 66 kilometrów.

Dojeżdżamy do rogatki granicznej, z za której widnieją okazałe budynki niemieckiej straży, pierwszorzędnie umundurowanej. Za to trzeba się dobrze i uważnie rozejrzeć, ażeby dostrzec siedzibę polskich władz.

Stoi sobie w polu drewniany i obdrapany baraczek, nie umywający się nawet do baraków pogorzelców w Rykach, czy też bezdomnych na Powązkach.

Wewnątrz apatycznie pędzą życie, policjant o sumiastym i zawiesistym wąsie, oraz blady człowieczek w pomiętem ubraniu cywilnem, reprezentujący władze celne.

Nie mam do niego pretensji, ani o bladość, ani o ubranie. Ale mogę mieć pretensję do władz polskich, że nie ubierają tych ludzi w porządne i czyste mundury, zamiast kazać im świecić ich własnemi wytartemi ubraniami cywilnemi.

Jest to tem dziwniejsze, że na stacjach kolejowych celnicy są dobrze umundurowani. Czyżby nasze władze sądziły, że wobec automobilisty, szczególnie zagranicznego, nasz urzędnik nie ma potrzeby przyzwoicie się zaprezentować? Nawet na głównym szlaku, wiodącym na Wystawę Poznańską?

* * *

W Niemczech budowy i reperacje dróg na całej linji. Wskutek tego ciągłe objazdy czasami nawet dość dalekie, zresztą doskonale, specjalnymi drogowskazami, oznaczone.

Jakże byśmy się cieszyli, gdyby się i u nas tyle objazdów spotykało.

Od granicy do Berlina zaledwie niecałe 150 kilometrów. Przelecieliśmy ten dystans w 2½ godziny, natomiast sam przejazd przez Berlin zabrał nam prawie 1½ godziny.

Wobec budowy nowej kolei podziemnej, tam, w przeciwieństwie do nas, ciągle się coś buduje, znów objazdy. Ratujemy się od straty czasu, wypróbowanym sposobem, biorąc taksówkę, która umiejętnie pilotując, wyprowadza nas w kierunku Potsdamu.



Mur śmierci w Dinant.

Przejeżdżając przez wyścigowy tor samochodowy Avus, nie mogłem wytrzymać i nacisnąłem do 140 klm./g. Po drodze zachwycamy się widokiem żaglówek, łodzi i motorówek, ślizgających się po pięknej tafli jeziora Wannsee.

Dalej szeroka smołowcowa szosa prowadzi nas przez stare i ciekawe miasta Brandenburg, Magdeburg i Braunschweig.

Jak wielu z pośród nas, i to nie jeden raz przejechało tę drogę koleją, zdążając do Francji.

I zawsze mówi się, że tutaj niema nic ciekawego. Tak, ale tylko dla tych, co przez zakurzone okno wagonu nic nie są w stanie zobaczyć. Automobilista natomiast zobaczy bardzo wiele ciekawych pamiątek starej architektury, często monumentalnych i nawet pięknych. Zobaczy również jak wspaniale rozbudowane są te miasta, jak niesłychana wprost czystość i porządek w nich panują.

A tego rodzaju obserwacje nam przecież bardzo się przydadzą.

* * *

Pierwszy nasz nocleg zagranicą, wypadł w Brunświgu. Zaledwie 24 godziny temu opuszczaliśmy Warszawę, a już oddaleni jesteśmy od niej prawie o 800 kilometrów. Brunświg piękne stare miasto o wąskich ulicach. Szczyci się ono starożytnemi gotyckiemi budowlami. Naturalnie średniowieczny kościół i ratusz. A pozatem wszędzie ta olśniewająca czystość.

Nie mamy możności szczegółowiej przyjrzeć się wszystkiemu. Trzeba jechać, ażeby tegoż dnia dotrzeć do Brukseli, oddalonej jeszcze o 700 klm.

Bohatersko układane z wieczora plany na bardzo wczesny wyjazd, naturalnie spełzły na niczem.

Koło 10 rano, pokręciwszy się w mieście, wydostaliśmy się na hannowerską szosę i pełnym gazem naprzód.

Hannower zostawiamy na północy i skrótem przez Hildesheim, Hameln, wydostajemy się znów na główną szosę wiodącą do Dortmundu.

Cały ten odcinek to nieprzerwany łańcuch bardzo miłych i malowniczo położonych uzdrowisk.

Else, Pyrmont, Externstein, Horn i wiele innych to czyściutkie, ukwiecone miejsca kąpielowe, nieznane cudzoziemcom, ale lubiane i bardzo uczęszczane przez niemców.

Czysty lazur nieba przekształca się na horyzoncie stopniowo w szarą masę. Na jej tle wkrótce zarysowują się czarnemi, ponuremi sylwetami olbrzymie góry szlaki. Zbliżamy się do zagłębia Ruhry.

Od Dortmundu aż poza Düsseldorf, na przestrzeni 90 kilometrów, to jedno nieprzerwane, brzydkie i brudne miasto. Nieco lepsze wydanie naszego zagłębia węglowego.

Las wielkich kominów, ziejące ogniem wielkie piece, olbrzymie szkielety betonowe przeróżnego rodzaju fabryk, kopalniane maszyny wyciągowe, wszystko to owiane czarnym dymem, przez który z wielkim trudem przedzierają się anemiczne promienie słoneczne.

Tak, to nie jest widok, co zachwyca oko turysty, lecz za to każdego wprost przytłoczyć musi bogactwo i potęga tego kraju.

* * *

Düsseldorf mamy już poza sobą. Wspaniały most, potężnemi arkadami urągający szeroko rozlanym falom Renu, potem dzielnica zadrzewionych i ukwieconych, czystych willi i wydostajemy się na szosę wiodącą do Julich.

Autostrady włoskie nie wytrzymają porównania z tą drogą. Na całej długości 40 kilometrów idealnie równy asfalt, ujęty w kamienne obrzeża, ocieniony wielkiemi koronami drzew liściastych. Na wszystkich wirażach, w wachlarze ułożona, drobniutka kostka granitowa.

Jednem słowem, marzenie.

Mkniemy 120 — 130 klm. na godzinę, a motor oswobodzony od tłumika, potężnie gra na cześć genjuszu ludzkiego, co jego i tę drogę stworzył.



Wspaniały fronton katedry w Vendome.

* * *

Koło 9 wieczór wjeżdżamy do Akwizgranu. Do Brukseli mamy jeszcze 150 klm. Właściwie niewielka rzecz, najwyżej 2½ godziny jazdy, a dotrzymam danej rano obietnicy. Z drugiej strony — wczesna kolacja, a potem zaraz wygodne łóżko, dobrze zresztą zasłużone przejechanemi już 550 kilometrami.

I to ciągnie i to nęci.

Idę z żoną na kompromis. Gotów jestem tu zanocować, o ile mi przyzna, że mogłem swobodnie dojechać tegoż dnia do Brukseli i że w ten sposób właściwie przejechaliśmy z Warszawy do Brukseli w dwa dni.

Nie wiem czy dobre serce, czy też bliska perspektywa kolacji i łóżka zwyciężyły skrupuły mojej żony, co do czystości tego rachunku, w każdym razie układ stanął. Nocujemy, ale za to jutro, już napewno, wyjeżdżamy skoro świt.

Nie będę tu mówił z czyjej winy, bo po co się narażać, jednem słowem ten świt miał miejsce znów koło 10 rano.

Zresztą, powtarzało się to regularnie codzień, tak, że więcej już

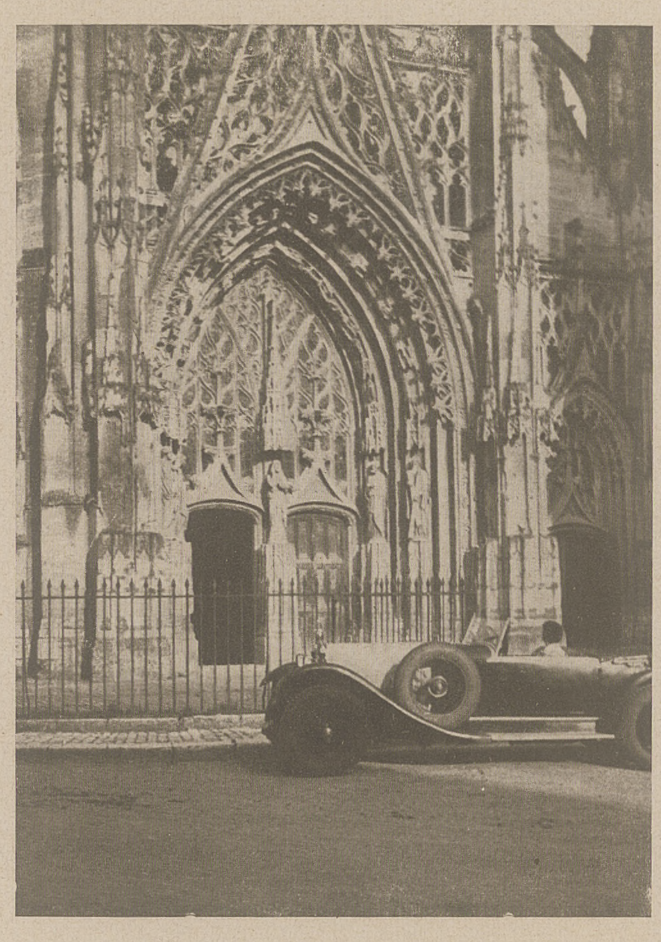
Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

o tem mówić nie będę, zaznaczę tylko, że wśród niezliczonych cudów natury widzianych w tej podróży, wschodu słońca naturalnie ani razu nie oglądaliśmy. Dla uniknięcia dyskusji, zgóry oświadczam, że to z mojej winy.

Słyszałem zdanie, że właściwie słońce mogłoby równie dobrze wschodzić i koło 9 rano.

* * *

Na granicy belgijskiej, biegnącej obecnie tuż za Akwizgranem, ciekawe spotkanie.



Przed katedrą w Vendome.

Kierowca stojącej przed nami maszyny ze znakiem czeskim, podchodzi do nas i radośnie po czesku wykrzykuje:

— Dzień dobry, dzień dobry. To komandorska maszyna z Polskiego Raidu Międzynarodowego. Widziałem ją tydzień temu w Pradze!

Prawda, przecież to zaledwie tydzień temu byłem w Pradze, a przez ten krótki czas już prawie 4.000 klm. zygzakiem po Europie przejechałem. Tyle ludzi, tyle miast i wsi przed oczami się przewinęło, że w pierwszej chwili wydawało mi się, że od pobytu w Pradze to już całe miesiące upłynęły.

Z prawdziwym żalem zdecydowałem się ominąć tym razem Liège, z którem wiążą mnie przecież wspomnienia paru lat bujnego życia studenckiego. Z perspektywy dwudziestu lat, największe nawet nieszczęścia, jakże miłemi się dziś wydają.

Ten koń wyścigowy, przez żart, niechcący i bez pieniędzy, na licytacji kupiony. Ciężkie opresje pieniężne drugiej połowy każdego miesiąca, a na ich tle cudowny moment znalezienia dwuch franków na ulicy. Ranne wstawanie, nie zawsze przespane noce, wykłady i egzaminy tak często utrudniające życie i t. d. i t. d. Piękne to były czasy.

Ale wróćmy do właściwego tematu. Na całym dystansie do Liège, droga w przebudowie. A że mi śpieszno, jedziemy bocznemi szosami na Tongres, St. Trond i przed godz. 1 wjeżdżamy do Brukseli.

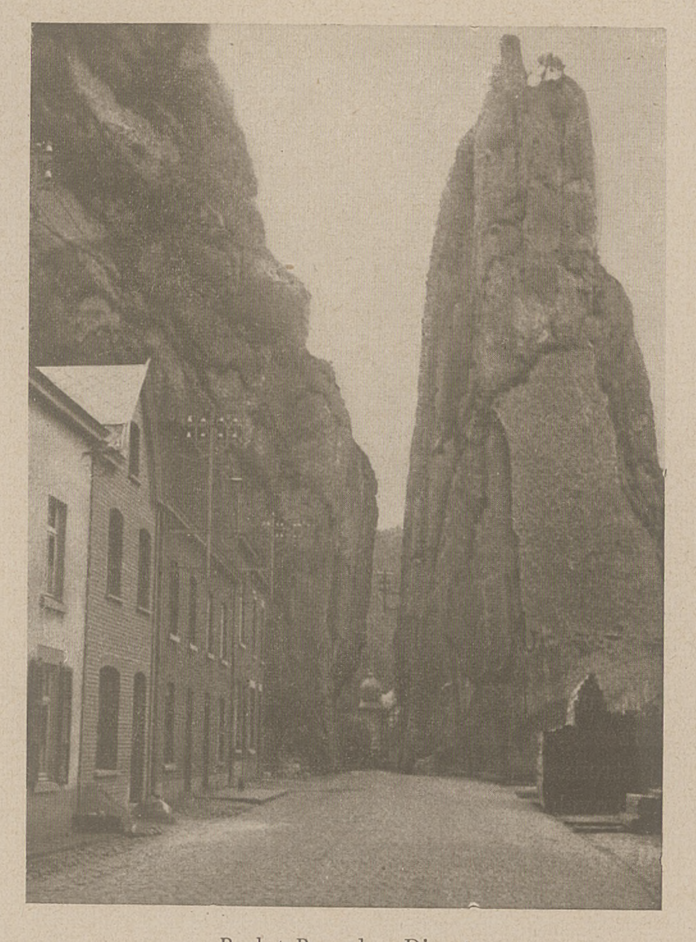
* * *

Dwudniowy pobyt w Brukseli, mija szybko. Mili i liczni znajomi opiekują się nami, pokazując ciekawe zakątki, tego pracowitego i bogatego kraju.

Dużo tu jest rzeczy do zobaczenia. Dużo wspaniałych zabytków dawnej i nowej architektury, bogate muzea, kolosalny i wszechstronny przemysł, znakomita organizacja życia i pracy.

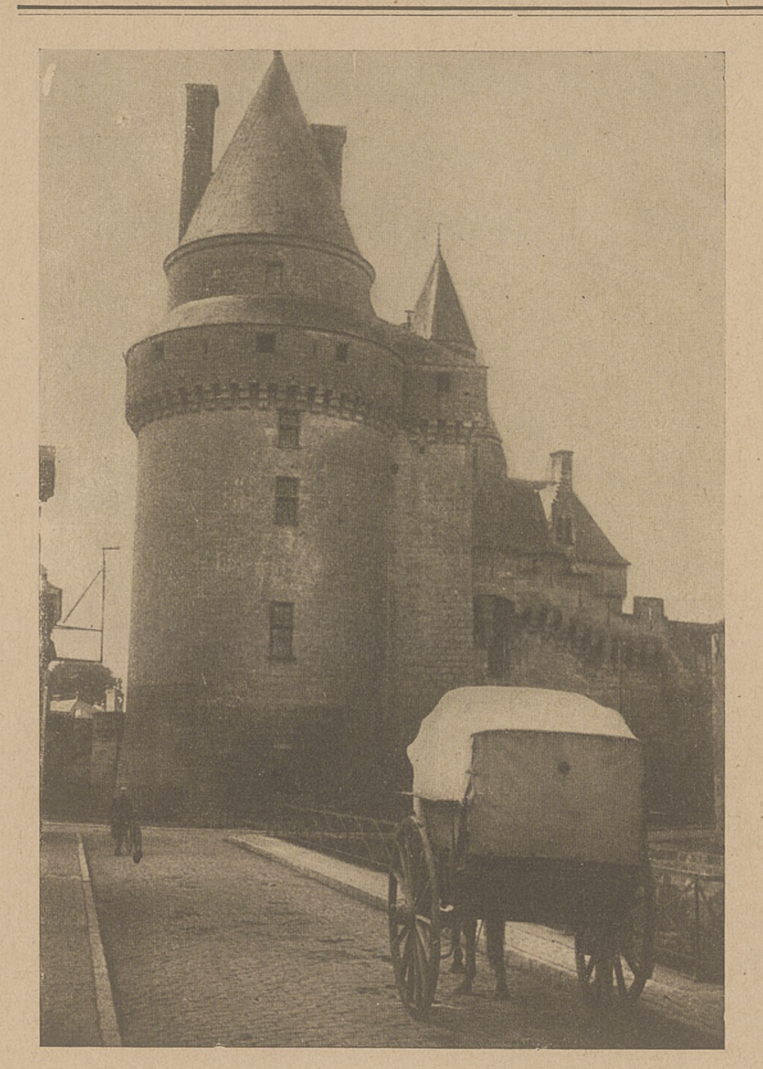
A jednak, przynajmniej na mnie, największe wrażenie zawsze robią widniejące ze wszech stron wspomnienia i ślady wielkiej wojny.

Zdawałoby się, że to są już rzeczy przebrzmiałe, że



Rochet Bayard w Dinant.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion", Warszawa, Marszałkowska 96.



Zamek w Langeais.

czas zabliźnił już wszystkie rany. Wystarczy jednakże przejechać przez ulice Louvain czy Dinant, ulice całkowicie wypełnione nowymi domami, na miejscu dawnych zniszczonych nie w bitwie, a przez podpalaczy, wystarczy obejrzeć, z pietyzmem konserwowane, reduty pod Ypres, czy Newport, albo potwornie wielkie schrony armatnie nad kanałem, zwrócone w stronę Anglji, tak potężne, że niema sposobu zniszczenia ich bez wywołania wstrząsów w całej okolicy, wystarczy toażeby widmo strasznej wojny, widmo bezgranicznej dzikości ludzi współczesnych jasno przed oczyma stanęło.

Wśród tych śladów, wydaje mi się, może przez analogję z naszym Kaliszem, najbardziej tragiczną historja Dinant.

Na rue Léopold zatrzymujemy się przed piękną płaskorzeźbą, osadzoną pośrodku długiego muru. Po obu jej stronach tabliczki umieszczone przez rodziny, czy znajomych, podają nazwiska niektórych ofiar z pośród 185 kobiet, dzieci i mężczyzn masowo rozstrzelanych pod tym murem przez niemców 23 sierpnia 1914 r.

185 osób cywilnych, niewinnych — to straszne, ale to nie wszystko jeszcze. Razem w paru punktach miasta, tego dnia zmasakrowano 674 takich samych ofiar rozbestwienia.

Wzrok mój pada na jedną z tabliczek: Jean Gillet, lat 17...

— To mój brat, ja też tu byłem rozstrzelany, — słyszę głos z boku. Oglądam się zdziwiony. Podchodzi do mnie jakiś młody człowiek, widzę że ma nogę sztuczną.

— Tak, wyciągali nas z piwnic i mieszkań, wszystkich, kobiety i dzieci też. Ja miałem 15 lat, ustawili nas pod tym murem w cztery rzędy i strzelali do stojących, a potem leżących... z nogą strzaskaną, wśród trupów i konających, przeleżałem całą noc. Potem dopiero znajomi odnaleźli mnie... — ciągnie straszną opowieść kaleka.

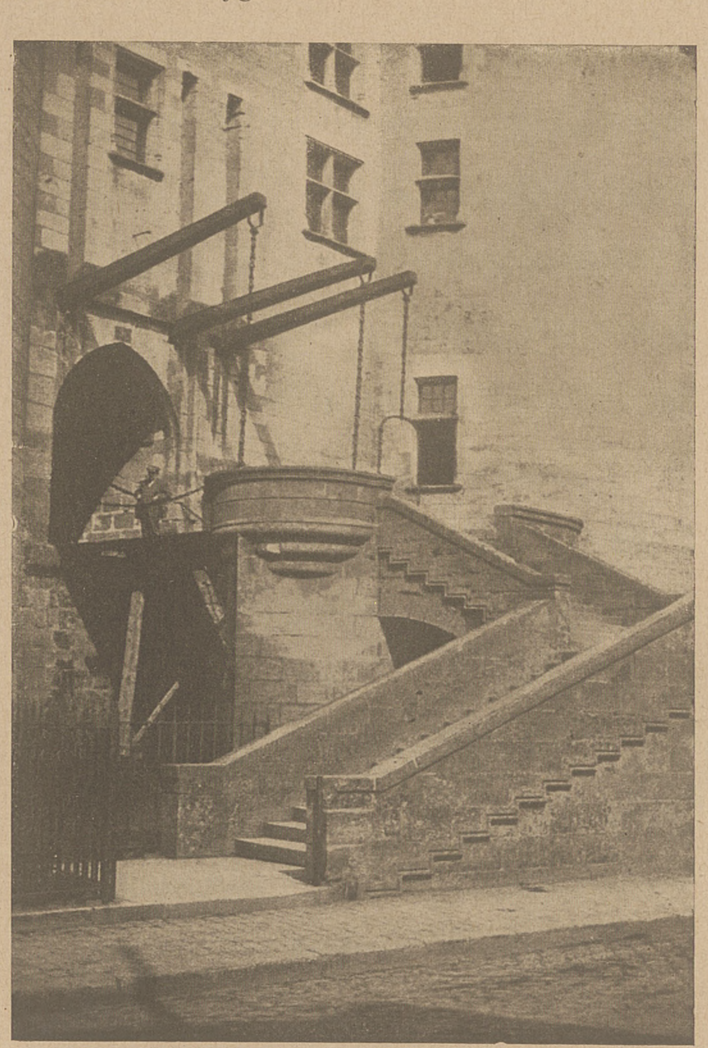
Podaje mi książeczkę z autentycznym, poświadczonym opisem zbrodni z Dinant.

Na początku cyfry nie do wiary:

zamordowano kobiet 92, w tem 18 powyżej 60 lat i 16 poniżej 15 lat.

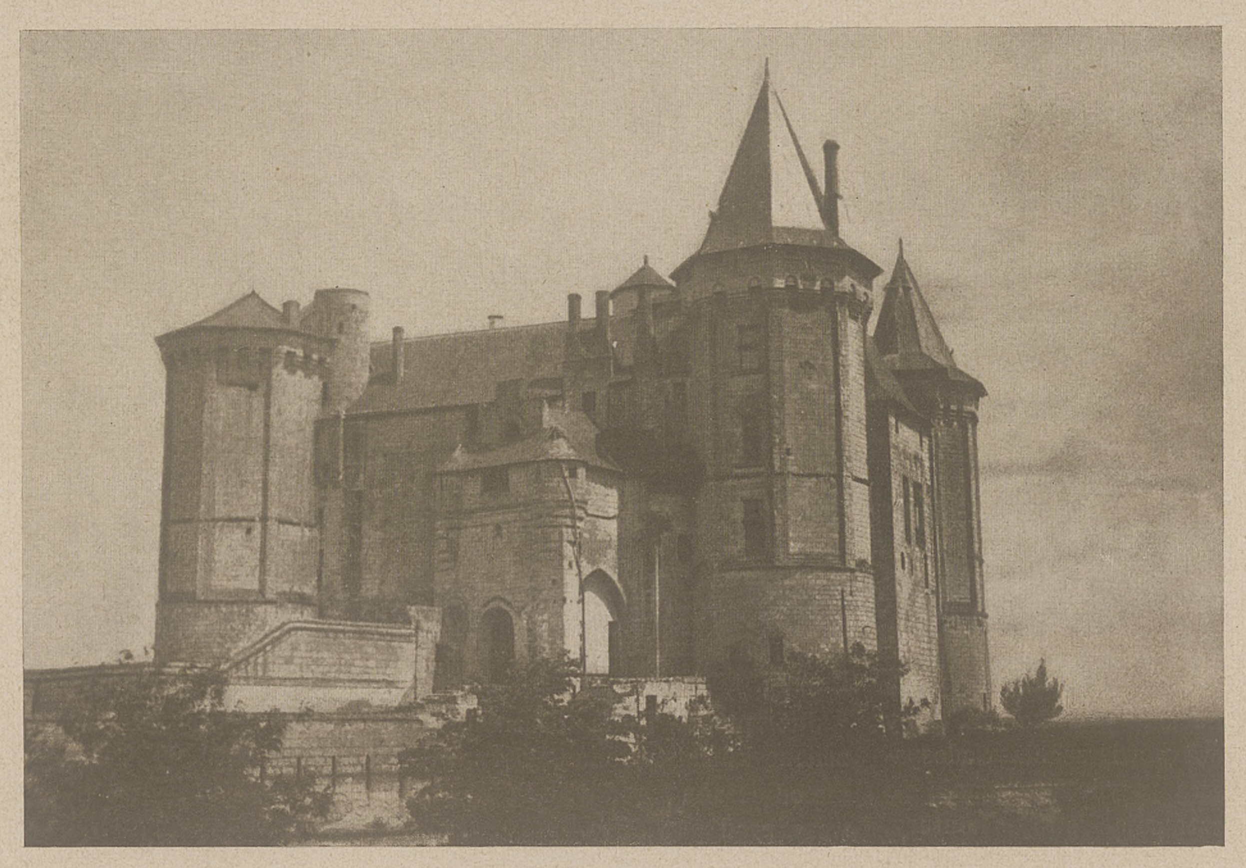
zamordowano mężczyzn 577, w tem 76 powyżej 60 lat, 22 poniżej 15 lat.

Najstarsza z ofiar liczyła 88 lat, 14 poniżej 5 lat, najmłodsza — 3 tygodnie.



Piękny most zwodzony w zamku Langeais.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.



Zamek w Saumur.

— „Przechodniu, zatrzymaj się i złóż pokłon!“ — głosi napis nad murem.

Niemcy protestowali przeciwko temu napisowi, jako drażniącemu uczucia pokojowe.

* * *

A jednak wróćmy do rzeczy weselszych. Jedziemy nad morze, na słońce. Ale dokąd? Radzą nam do Ostendy. Za mało słońca. Chłodu i zimnych wiatrów mamy dość u nas. A pozatem, rzecz straszna. Na wybrzeżu belgijskiem nie wolno plażować. W budce wwożą delikwenta do morza, może się wykąpać, a potem zaraz musi się ubierać. Na plaży można się opalać, ale w pełnem opancerzeniu miejskiego ubrania.

Ten moment był rozstrzygającym. Do maszyny i prędko jaknajdalej od tego miejsca, szukać morza i słońca i możności rozkoszowania się niemi. Tak lecąc doskonałemi drogami przez Mons, a potem od Laon do Soissons, w pięć godzin znaleźliśmy się w Paryżu. Tu nam najlepiej wskażą, gdzie w tej chwili najpiękniejszym jest świat.

Wybór padł na La Baule, na południu Bretanji, u ujścia Loary.

A jeśli i tam będzie źle, jedziemy wzdłuż Atlantyku wprost na południe, w kierunku Bordeaux, czy nawet Biarritz.

Wspaniałe jest to uczucie zupełnej swobody władania dystansem, możności przenoszenia się z miejsca na miejsce w każdej chwili, bez pomocy taksówek, tragarzy, biletów, okopconych dworców i przesiąkniętych dymem, dusznych klatek wagonowych i wogóle bez całej tej okropnej atmosfery kolejowej z jej tłumem, gwałtem, brudem i tym nieznośnym specyficznym zapachem.

* * *

W Paryżu zabawiliśmy zaledwie niecałe dwa dni.

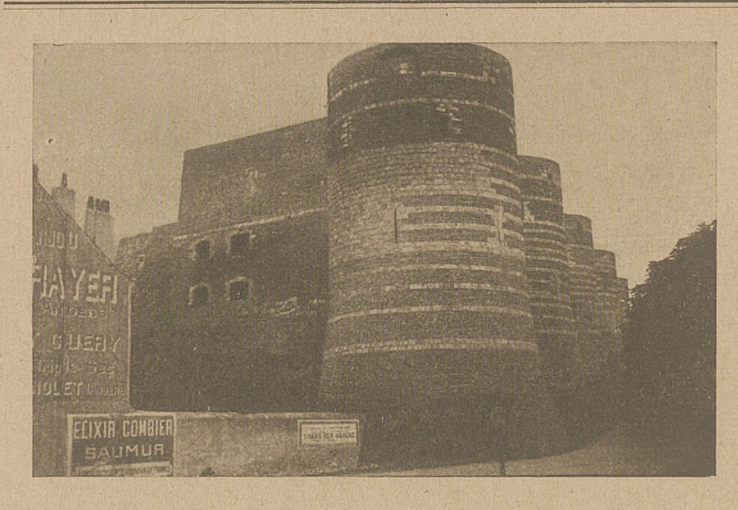
Paryż zawsze, w każdej porze roku, dnia i nocy jest najpiękniejszem i najbardziej atrakcyjnem miastem. Jednakże tym razem bardziej pociągało nas słońce, morze, góry i ten kalejdoskop wrażeń, jaki niesie z sobą, pędzący przez piękne kraje, samochód.

Etoile, Bois de Boulogne, poprzecinany zawiłemi wspaniałemi drogami. Z poza drzew coraz to widać pelerynki policjantów, czatujących na samochody, co niechcący jadą ponad 40 klm./g. Mówię, niechcący, gdyż na takich drogach samochód niewiadomo kiedy, sam z siebie nabiera szybkości i biedny automobilista ani się spostrzeże, a tu już 80 — 90 klm./g.

Potem Versailles, Rambouillet, Chartres. Szerokie, imponujące asfalty. Liczne i piękne samochody, prowadzone przez lubujących się w szybkości francuzów, mkną pełnym gazem. Popuściłem cugli memu ADR-owi, niech pokaże co potrafi, niech się zmierzy z tymi miejscowymi szybkobiegaczami.

ADR zaśpiewał swą potężną melodję, melodję naj-

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion“ Warszawa, Marszałkowska 96.





Ponury w swej szacie średniowiecznej zamek w Angers.

milszą dla ucha automobilisty, melodję, która swą siłą niepomierną przejmuje do szpiku kości, wprowadza w podziw i osłupienie.

Droga ucieka pod kołami, niby błyskotliwa powierzchnia wodospadu. Drzewa przydrożne migają po bokach zatracając swoje kontury, tworząc jakby dwie szare, przezroczyste zasłony.

Na drodze przed nami ukazał się czarny punkcik. Szybko rośnie, nabiera formy, na czarnem kwadratowem tle już rysuje się błyszczący czworokąt szyby. Jedziemy 120, potem 130 klm./g., ostre sygnały, próbuje uciekać, jeszcze chwila i już jest za nami. Potem drugi, trzeci, czwarty...

100 kilometrów, do Chartres upłynęły jak jedna chwila. Zatrzymujemy się tu na parę minut. „Cinzanocitron" na ochłodzenie i pożegnanie z Hubertem hr. Krasińskim, który nam towarzyszył z Paryża, a teraz zmuszony będzie to cudowne upojenie szybkością i pędem powietrza, gasić w zaduchu wagonu kolejowego. Żałowaliśmy naszego miłego towarzysza z całego serca.

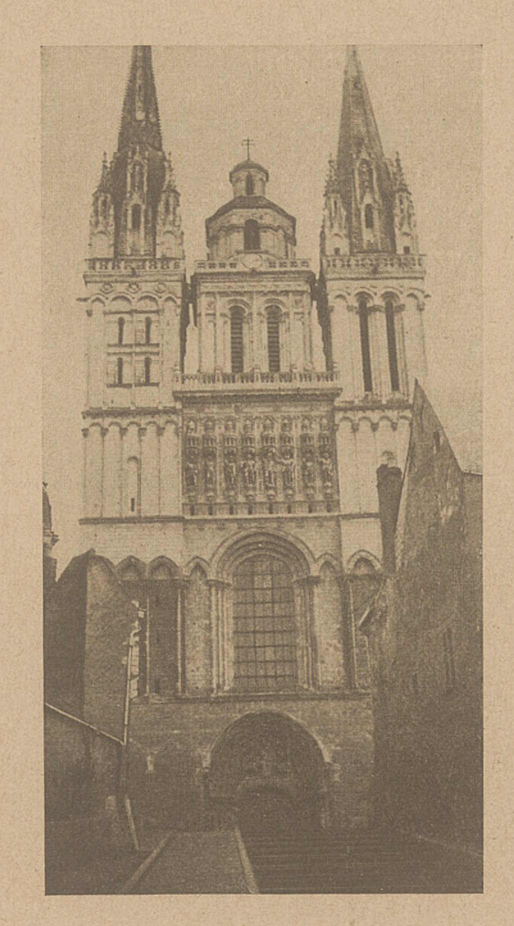
* * *

W przejeździe przez Vendome uderza nas swem imponującem pięknem katedra. Wieża i kolumny z XI wieku. Rozbudowywana aż do XV wieku, otrzymuje wreszcie w XVI w. przewspaniałą, koronkową fasadę.

Zbliżamy się do Tours. Stąd jedziemy aż do Atlantyku, brzegiem Loary, przez jeden z najpiękniejszych szlaków turystycznych Francji.

Już przed Tours obserwujemy zmianę klimatu. Doliną Loary, płynie od oceanu łagodny, ciepły i ożywczy prąd powietrza.

Przed nami, szeroko rozlana, ujęta w malownicze krzewami i wysokiemi trawami porośnięte brzegi, spokojnie cicho i majestatycznie płynie Loara.



Katedra w Angers.

Daleko, na drugim jej brzegu, ponad niespokojną linją przeróżnych budowli, góruje wspaniała katedra. To, istniejące od czasów zamierzchłych, miasto Tours, główny ośrodek tej cudownej części Francji.

La Touraine — le jardin de la France — mówi poeta francuski.

Być może, że dziś zanik dawnych wspaniałych lasów odjął tym stronom w znacznej mierze charakter imponującego parku narodowego.

Być może, że w nazwie tej dziś tkwi pewna przesada. Jednakże te szerokie doliny, przecięte wodami Loary i jej dopływów, okryte zielenią i bogactwem kwiecia, upiększone wspaniałemi zabytkami monumentalnej architektury średniowiecznej, noszą w sobie niezwykłe piękno i spokój.

Niema tu miast, imponujących swą wielkością i bogactwem współczesnem, uderza natomiast obfitość starych, malowniczych wsi i miasteczek, rozrzuconych wśród pięknego, pełnego pogody i barwy pejzażu.

Przemysł prawie tu nie istnieje. Niema tych olbrzymów fabrycznych i rzesz biedoty robotniczej. W koło ciche, zielone ogrody, na stokach wzgórz, wśród skał, bogate winnice i wszędzie masy kwiatów.

Harmonji stworzonej przez naturę, nie mącą gęsto rozrzucone potężne zamki i pałace starożytne. Peł-

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion", Warszawa, Marszałkowska 96.

no ich tutaj, prawie co kilkanaście kilometrów wyrasta to z jednej to z drugiej strony drogi monumentalna kamienna budowla o wieżach zakończonych strzelistymi dachami.

Niektóre zachowały dotąd dawną swą surową formę średniowiecza, większość upiększona w epoce renesansu, a wszystkie imponują potęgą i pięknem bijącem od nich, a przedewszystkiem stanem zakonserwowania.

Dla nas, którzy przyzwyczajeni jesteśmy oglądać u nas w Polsce tyle pięknych zamków, leżących dziś w gruzach bez opieki i w pełni opuszczenia, wydaje się rzeczą wprost nie do wiary, że te zamki z nad Loary wspaniale utrzymane i umeblowane, otoczone parkami, pochodzą z pierwszych czasów średniowiecza.

Dziś są to muzea, czasami prywatne siedziby magnackie. W dawnych jednak wiekach odegrały one wielką rolę w historji Francji.

Fundamentem dla wielu z nich służyły jeszcze fortece rzymskie z pierwszych wieków naszej ery.

Rozsiane wzdłuż brzegów Loary, która stanowiła granicę pomiędzy wojującemi prowincjami czy też państwami, naturalną zaporę przed przeróżnemi inwazjami, widziały one rzymian, saracenów, były pod panowaniem angielskiem, przechodziły z rąk do rąk różnych władców feodalnych.

Stąd wyruszyli Capeci dla wywalczenia jedności Francji, tu Joanna d'Arc łamie inwazję angielską.



Nad brzegiem Loary.

Potem dopiero przychodzi wraz z renesansem epoka piękna i rozkwitu.

Stare mury zatracają swe ponure szaty feodalne, przystrajają się piękną architekturą odrodzenia. Powstaje wiele imponujących siedzib, budowanych przez królów i możnowładców.

Dziś, setki tych przewspaniałych budowli, rozsianych szerokim pasem na zachód od Paryża, aż do brzegów Atlantyku, stanowią zwartą masę imponujących i monumentalnych zabytków, jaką żaden inny kraj poszczycić się nie może.

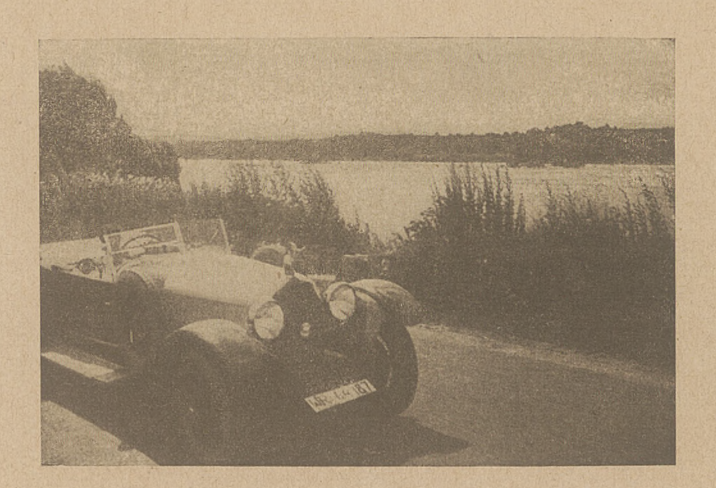
Ażeby zapoznać się z tem wszystkiem bardziej szczegółowo, trzebaby poświęcić na wędrówkę od miasta do miasta, od zamku do zamku, od katedry do katedry, całe tygodnie z książkami, opisami i przewodnikami w ręku.

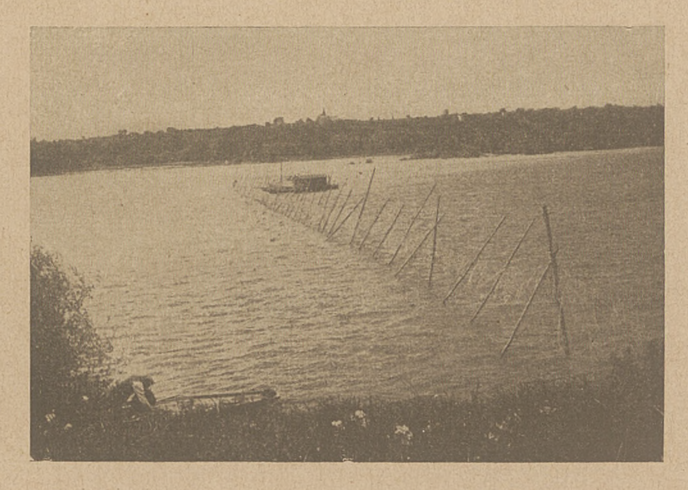
* * *

Tym razem, jadąc główną osią tej pięknej krainy, nie oddalając się od brzegów Loary, zapoznajemy się tylko z kilkoma perłami tego kraju.

Nocujemy w Langeais u stóp zamku, datującego się z przed 1000 lat. Piękny wiek. Z okien hoteliku podziwiamy potężny zwodzony most, przez który wchodzi się do wnętrz, wypełnionych wspaniałemi zbiorami.

Następnego dnia mijamy Saumur.





Nad brzegami Loary.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion", Warszawa, Marszałkowska 96.

Ponad miastem, leżącem po drugiej stronie Loary, góruje wspaniały zamek.

Nie możemy oprzeć się pokusie, przyjrzenia mu się z bliska. Wąska i kamienista uliczka, stromo pnie się na wysokie wzgórze, dominujące nad miastem i Loarą.

Dawna forteca z X wieku, kilkakrotnie przebudowywana, od XVI wieku zachowała obecną swą imponującą konstrukcję o czterech narożnych wieżycach i pięknych łukach.

W czasach Rewolucji więziono tam najniebezpieczniejszych rojalistów, za czasów Napoleona — zakamieniałych rewolucjonistów. Później było to już zwykłe więzienie, czasowo koszary, dziś mieści się tam muzeum miejskie.

* * *

Po przejechaniu 50 kilometrów wjeżdżamy do Angers, dawnej stolicy książąt d'Anjou.

Początki istnienia tego pięknego miasta giną w zamierzchłych czasach przedhistorycznych. Było ono kiedyś siedzibą ludów gallijskich, później rzymianie władali niem, budując termy i wielki cyrk, którego kontury utrwala dzisiejsza ulica des Arènes.

Wspaniała katedra gotycka, wyniośle górująca nad miastem, w wieku XI, zastąpiła bazylikę gallo-romańską sięgającą V wieku.

Liczne muzea i budynki historyczne na każdym kroku. Najbardziej jednak imponującą budowlę stanowi zamek.

Jest to jedna z najpiękniejszych fortec feodalnych Francji. Składa się na nią 17 potwornie wielkich, okrągłych wieżyc, mierzących dawniej do 40 wetrów wysokości.

Dziś są one nieco niższe. W wieku XVI, Henryk III nakazał zdemolować zamek ten, jako przyczynę ciągłych walk pomiędzy katolikami a hugenotami.

Na szczęście to potworne dzieło zniszczenia w porę powstrzymano.

Od Angers do Nantes, 90 kilometrów wspaniałej, szerokiej drogi, wijącej się brzegiem Loary, wśród pomniejszych, malowniczych miasteczek. Wokoło wszędzie winnice, w niektórych ogrodach nawet palmy.

Nantes — szósty port Francji — zawdzięcza swoje znaczenie w handlu zamorskim Loarze, która nie mogąc już dalej płynąć spokojnie, rozsadziła tu swe koryto, tworząc sześć szerokich ramion, któremi ocean, oddalony o 47 kilometrów, przysyła swe wody podczas przypływów a z niemi i wielkie okręty.

Stanowi ono równocześnie, węzeł dróg turystycznych, obejmujących całą Francję zachodnią.

Nie zatrzymując się, całą parą jedziemy dalej. Po 40 minutach szalonej jazdy cudowną szosą asfaltową wjeżdżamy do St. Nazaire, gdzie Loara definitywnie łączy się z Atlantykiem.

Port ten w czasie wielkiej wojny służył jako baza, wojskom angielskim, które tutaj lądowały. Upamiętnia te chwile, wyrastający z morza piękny pomnik wystawiony na cześć lotników amerykańskich.

Stąd do La Baule s/Mer już tylko kilkanaście kilometrów.

W pół godziny potem, z okien hotelu podziwiamy 10 kilometrową plażę i wsłuchujemy się w szum potężnej fali, idącej z przypływem wód oceanu.

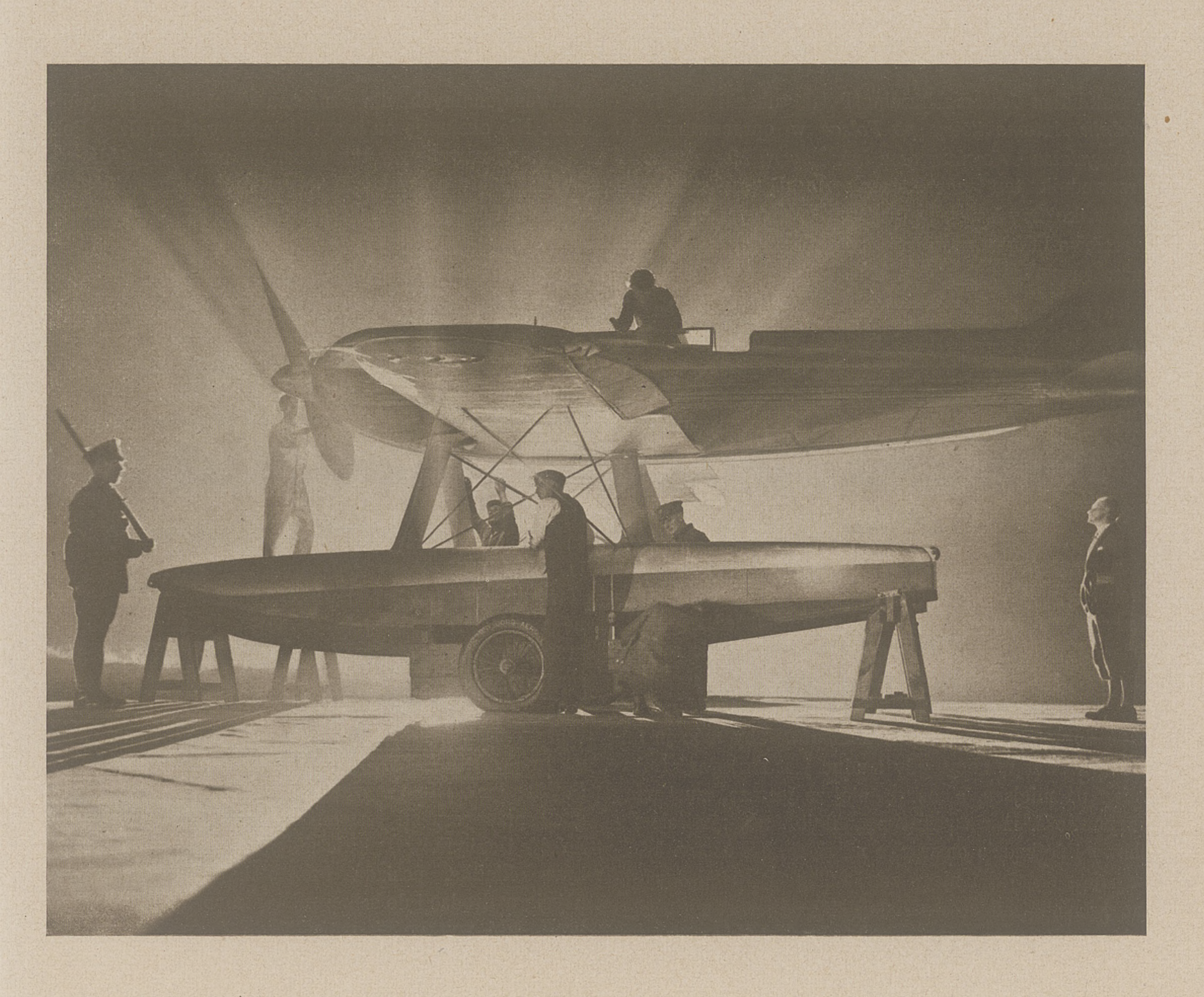
D. c. n.



Piękny pomnik lotników amerykańskich w Saint Nazaire.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion", Warszawa, Marszałkowska 96.

ŚWIATŁA I CIENIE



Ostatnia noc przed zawodami o puhar Schneidera dla wodnopłatowców... W blasku reflektorów mechanicy przygotowują płatowiec Supermarine S. 6. wyposażony w silnik Rolls Royce 1800 KM., na którym kpt. Waghorn odniósł świetne zwycięstwo, rozwijając rekordową szybkość 529 klm/g. W kilka dni później kpt. Orlebar pobił na tym samym płatowcu światowy rekord szybkości, uzyskując na przepisanej trasie trzykilometrowej szybkość 575 klm/g.

NOWE WYDAWNICTWO

Nakładem Automobilklubu Polski ukazał się *Przewodnik Automobilowy po Polsce* w opracowaniu dr. *Mieczysława Orłowicza* oraz *inż. Rogera Morsztyna.* — Przewodnik ten przeznaczony do użytku automobilistów, kolarzy i wogóle turystów szosowych, wypełnia częściowo lukę w naszej niestety ubogiej jeszcze literaturze turystycznej.

Turystyka samochodowa zajmować zaczyna obecnie na świecie całym pierwsze miejsce wśród innych form turystyki, od chwili zwłaszcza, gdy olbrzymi rozwój komunikacji autobusowej udostępnił zbiorowe wycieczki samochodowe szerokim masom z niezamożnych nawet sfer. W innych krajach istnieje cała masa specjalnych przewodników samochodowych, t. j. przewodników, podających wszelkie osobliwości wzdłuż dróg kołowych i wszelkie informacje, interesujące automobilistów, zwłaszcza tych, którzy obchodzą się w swych podróżach bez zawodowych szoferów. Dla turysty samochodowego ważnem jest bowiem bardzo wiedzieć, czy znajdzie on w danej miejscowości benzynę, pomieszczenie dla swojego samochodu i ewentualnie pomoc techniczną, warsztat reperacyjny i części zapasowe. Musi on znać dokładne adresy tych zakładów, aby móc je odnaleźć nawet w nocy, gdy trudno jest zasięgnąć informacji na miejscu, a, co ważniejsze jeszcze, musi mieć on pewność, iż wskazany zakład jest rzeczywiście fachowy i że będzie on w nim należycie obsłużony. Ważnem jest dalej dla niego znać odległości pomiędzy poszczególnemi miejscowościami, aby odpowiednio ułożyć sobie z góry marszrutę, znać kierunek, który obrać należy na rozwidleniach i skrzyżowaniach dróg, na których nie zawsze znajdują się wyraźne i zrozumiałe drogowskazy, znać jednem słowem z góry wszystkie te objekty i cechy drogowe, które ułatwią mu orjentację i zabezpieczą od błądzenia. Prawdziwy turysta pozatem chce poznać wszystkie osobliwości w miejscowościach przez które przejeżdża, a których najczęściej nie są w stanie wskazać mu osoby miejscowe, proszone o to, ponieważ, jak wiemy, ludność za niewielkiemi wyjątkami, nie zna przeważnie sama i nie ocenia osobliwości i piękności swych rodzinnych miejsc, a informacje, udzielane w tej materji przez nią, są mętne, nieraz bałamutne i zwykle pomieszane z wytworami fantazji, ciekawemi może pod względem folkloru, ale niewiele mającemi wspólnego z prawdą historyczną. Tym potrzebom zadośćuczynić mają właśnie przewodniki automobilowe, wydawane we wszystkich krajach cywilizowanych. Pierwszy przewodnik automobilowy po Polsce został więc wzorowany na podobnego rodzaju przewodnikach zagranicznych tak w układzie jak i w znakach konwencjonalnych, dla oznaczenia objektów i kierunków. Nie obejmuje on oczywiście wszystkich dróg Polski, gdyż nawet przy tak szczupłej naszej sieci drogowej musiałby on w takim wypadku posiadać objętość, któraby uniemożliwiła korzystanie z niego w podróży. Zostało w nim zebranych tylko kilkanaście najgłówniejszych marszrut turystycznych, tak ułożonych, aby prowadziły przez wszystkie najciekawsze pod względem zabytkowym i krajobrazowym miejscowości Polski. Część opisowo-krajoznawczą Przewodnika Automobilowego po Polsce opracował znany autor przewodników turystycznych dr. Mieczysław Orłowicz, co gwarantuje już samo przez się gruntowność i źródłowość podanych wiadomości. Dział wstępny Przewodnika, zawierający ogólne informacje o warunkach turystyki automobilowej w Polsce, wyszedł z pióra wybitnego znawcy życia automobilowego w kraju, b. długoletniego redaktora „Auto", inż. Rogera Morsztyna. Mapy w liczbie 31 zostały opracowane według najnowszych źródeł w skali 1 : 500.000 przez współpracownika Wojskowego Instytutu Geograficznego p. Ludwika Dworzaka i odznaczają się niezwykłą przejrzystością. Pod względem graficznym Przewodnik został wydany wprost luksusowo. Drukowany na kredowym papierze przez znane zakłady graficzne B. Wierzbicki i S-ka w Warszawie, ozdobiony jest licznemi przepysznemi fotografjami najpiękniejszych widoków i zabytków Polski, a oprawiony w miękką ceratową okładkę, posiada format bardzo dogodny do użycia w drodze i do schowania w samochodzie. Jedyny brak, jaki wytknąćby można było Przewodnikowi, to brak planików miast, przynajmniej większych, przez które prowadzą wskazane marszruty, a których w zupełności zastąpić nie mogą podane w Przewodniku nazwy ulic przejazdowych tych miast. Przewodnik Automobilowy po Polsce będzie, jak informuje Automobilklub Polski, wydany w najbliższym już czasie również w językach francuskim, angielskim i niemieckim i dla tego w pierwszej jego części pod tytułem „Ogólne informacje" podane będą ogólne wiadomości o Polsce, potrzebne przybywającym do naszego kraju cudzoziemcom, jak np. przepisy jazdy, taryfy celne na sprzęt samochodowy, informacje ogólne o drogach, o panującym na nich ruchu, o materjałach pędnych, garażach, warsztatach, hotelach, mapach, adresy poselstw i konsulatów i t. d. Automobilklub Polski zamierza również wydać, o ile omawiany Przewodnik cieszyć się będzie uznaniem turystów automobilowych, jeden lub kilka jeszcze następnych tomów Przewodnika, któreby obejmowały dalsze jeszcze marszruty i miejscowości, nie objęte w pierwszym tomie. I tak tom ten posiada 212 stron druku. Cena — 25 zł.

KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW

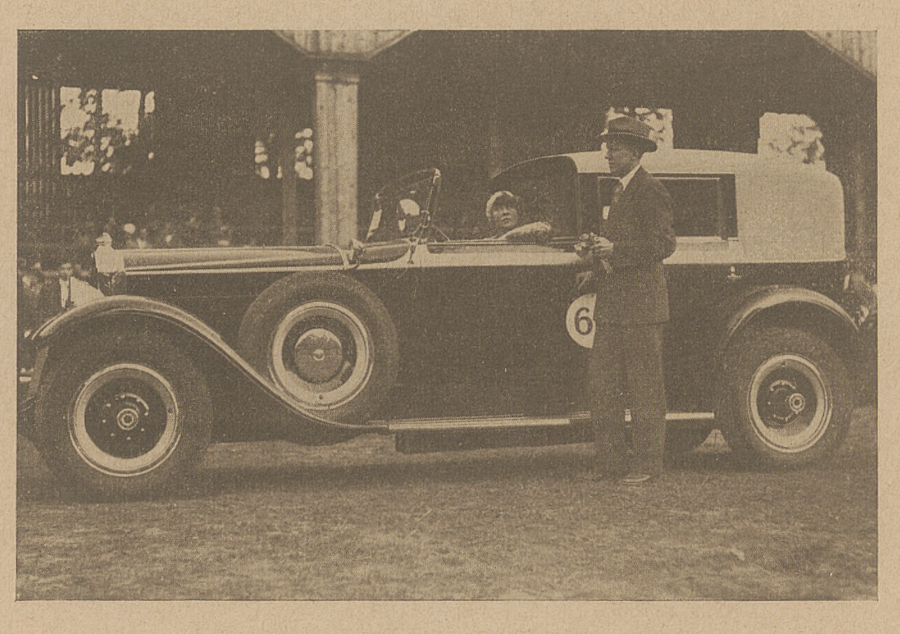
Tegoroczna Rewja i konkurs piękności samochodów, zorganizowane przez Automobilklub Polski na dochód Polskiego Białego Krzyża w dniu 5 października, były istotnym triumfem krajowych fabryk karoseryj. Samochody karosowane w Polsce nie tylko dorównywały całkowicie zagranicznym, ale rzec można, że wyróżniały się piękną linją zewnętrzną i luksusowem wykończeniem. Mieliśmy tu możność stwierdzenia raz jeszcze, że przemysł krajowy w zakresie luksusowych karoseryj stoi całkowicie na wysokości zadania i przypuszczamy, że w niedalekiej przyszłości wyrób karoseryj seryjnych zostanie również należycie opanowany.

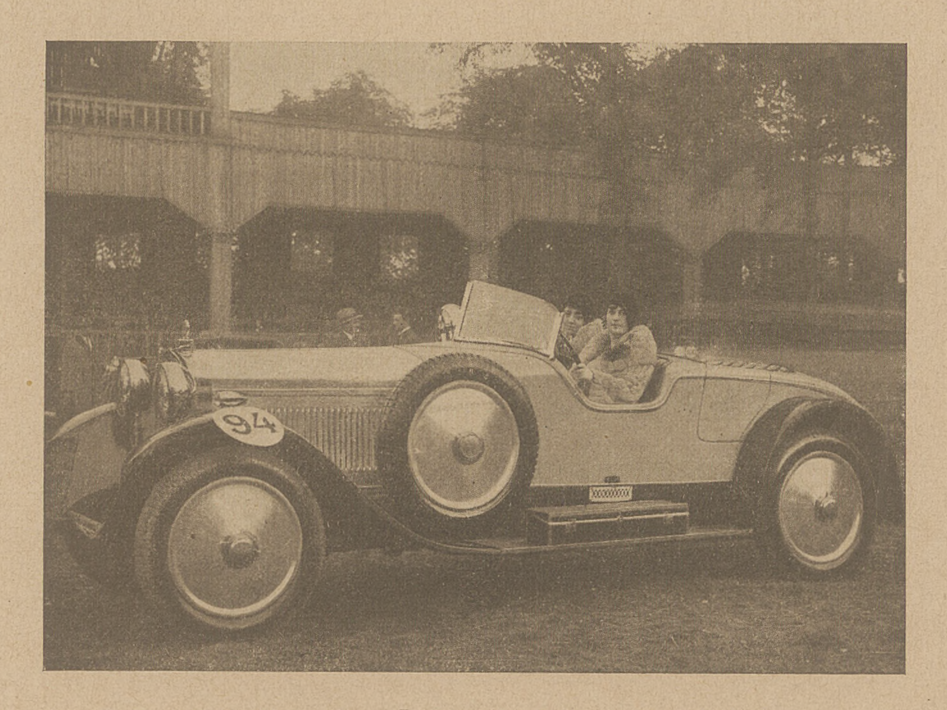
Rozpatrując Rewję samochodów jako całość, musimy stwierdzić, że stanowiła ona imponujący i wspaniały dowód rozwoju automobilizmu: tak licznie zgromadzonych i tak wspaniałych maszyn nie oglądaliśmy w Warszawie ani razu.

Napływ publiczności nie był może tak liczny, jakim być powinien. Złożyły się na to przyczyny uboczne, a przedewszystkiem chyba to, że rewja wyznaczona była na sobotę, a nie na niedzielę i że za mało była zareklamowana. Jeżeli jednak publiczność nie była tak bardzo liczna, to zato trzeba przyznać, że na Rewję przybyły sfery naprawdę i poważnie interesujące się automobilizmem. To też dla firm samochodowych była to niewątpliwie korzystna okazja zaprezentowania swych wozów i nie jeden z widzów wyszedł z Rewji z wyraźnie skrystalizowanym wyborem maszyny.

Organizacja konkursu spoczywała w rękach specjalnej komisji, w skład której weszli pp: inż. Z. Ludwig, J. Maryański, Cz. Zakrzewski, S. Szydelski, mjr. Kułakowski, nacz. E. Olechnowicz i inż. Z. Wachowski.

Jako teren imprezy wybrano stadjon konkursów hipicznych w Ła-


Pani Pate na samochodzie Packard.


Pani Zofja Maryańska na samochodzie Delage z karoserją krajową.

zienkach, który stanowił wspaniałe tło dla pokazu.

Ogółem do rewji stanęło 118 samochodów, to też publiczność miała nielada zadanie wybrania najpiękniejszych. Z 15 samochodów wybranych na podstawie obliczenia zebranych głosów, pięć otrzymało nagrody w postaci szarf i złotych pla kiet, a 10 zostało wyróżnionych.

Jury konkursu, w skład którego weszli pp.: Wanda Jewniewiczowa, Marja Nevé, red. Krzywoszewski, red. Kleszczyński, Br. Barylski, Janusz Regulski, Stefan Fuchs, Antoni Dąbrowski, Aleksander Seńkowski i Zygmunt Wachowski, postanowiło z wybranych przez publiczność wozów nagrodzić następujące samochody:

Nr. 65 *Packard* prowadzony przez panią Pate.

Nr. 94 *Delage* prowadzony przez panią Zofję Maryańską.

Nr. 116 *Austro Daimler* prowadzony przez pana Stembartta.

Nr. 6 *Tatra* prowadzony przez panią Hertzową.

Nr. 62 *Studebaker* prowadzony przez panią Zulę Pogorzelską.

Pozatem Jury wyróżniło dziesięć dalszych samochodów:

Nr. 96 *Delage* prowadzony przez pana J. Żochowskiego.

Nr. 97 *Delage* własność przedstawicielstwa Delage.

Nr. 101 *C.W.S.* prowadzony przez panią Makomaską.

Nr. 115 *Austro Daimler* prowadzony przez panią Podhorodeńską.

Nr. 11 *Talbot* prowadzony przez panią Verkay.

Nr. 55 *Studebaker* prowadzony przez pana kpt. Ryla.

Nr. 98 *C. W. S.* własność Państwowych Zakł. Inż.

Nr. 112 *Citroën* własność T-wa Citroën.

Nr. 86 *Fiat* prowadzony przez pana bar. Haeblera.

Nr. 27 *La Salle* własność firmy General Motors.

Niezależnie od wymienionych samochodów Jury postanowiło odznaczyć najpiękniejsze wozy z krajowemi karoserjami: Nr. 94 *Delage*, Nr. 101 *C. W. S.*, Nr. 102 *C.W.S.*, Nr. 75 *Sizaire Frères* i Nr. 24 *Buick*.

Należy zauważyć, że samochód Delage, karosowany przez fabrykę „Polski Przemysł Karoseryjny” w Warszawie, został zakupiony przez Francuską Misję Handlową celem udowodnienia we Francji możliwości współpracy z naszemi zakładami karoseryjnemi.

Szczególnie gorącemi oklaskami przyjmowane były polskie samochody C. W. S. występujące na rewji w liczbie pięciu. Podkreślić należy bardzo szczęśliwy pomysł ubrania obsady jednego z samochodów C.W.S. w staropolskie ubiory. Tworzyło to barwną plamę, przyciągającą uwagę widzów. Oczywiście, że tylko polska fabryka mogła sobie na ten symboliczny efekt pozwolić. Pojawienie się całej grupy C.W.S-ów na rewji każe przypuszczać, że wozy te, znane już zresztą dobrze z udziału w raidach i różnych próbach technicznych, zaczniemy spotykać w użytku właścicieli prywatnych, instytucyj rządowych i naszych placówek konsularnych, dla których szczególnie są odpowiednie dla względów reprezentacyjnych.

KARBURATORY z POMPKĄ

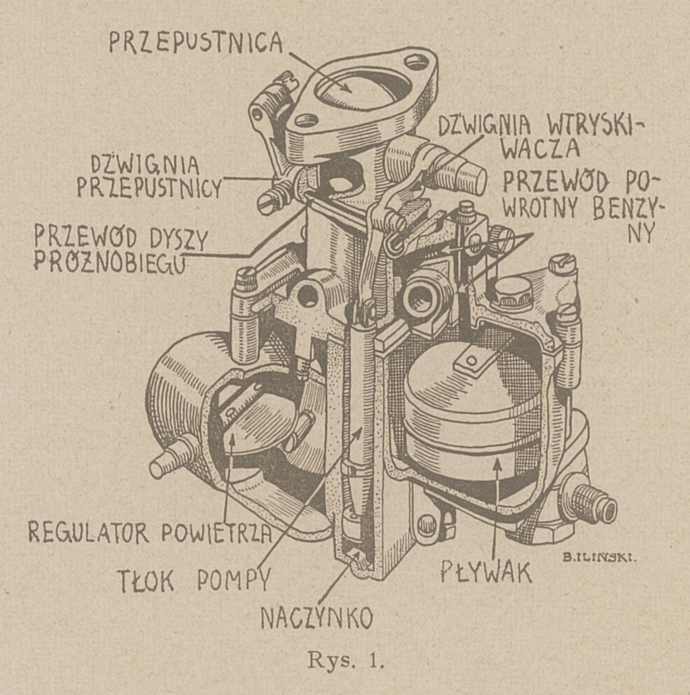
Sprawa polepszenia rozpylania benzyny w silniku jest jeszcze ciągle przedmiotem studjów i ulepszeń, tembardziej, że powiększenie ilości cylindrów oraz duże obroty obecnych silników utrudniają racjonalne rozwiązanie tego problemu.

Jedną z ostatnich nowości na tem polu w Europie są karburatory z pompką. Wedle twierdzeń konstruktorów karburatory tego typu dają skuteczniejsze rozpylanie na wolnych obrotach, bez porównania lepszy i łatwiejszy start silnika oraz co najważniejsze znacznie lepszy zryw. Pozatem działają o wiele ekonomiczniej, co jest zupełnie prawdopodobne, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy tego typu karburatorach unikamy zalewania karburatora przy startowaniu.

Zasadą budowy jest dodanie w normalnym karburatorze pompki (wtryskiwacza), której tłok połączony jest zapomocą dźwigni z akceleratorem i przepustnicą. Cylinder tej pompki zakończony jest rozpylaczem (dyszą) która uchodzi do komory mieszania. W razie naciśnięcia na akcelerator, tłok pompki zostaje naciśnięty, wskutek czego pompka wtryskuje do komory mieszania przez rozpylacz pewną ilość benzyny. Dzięki temu wytwarza się odrazu bogatsza mieszanka i silnik startuje z dostateczną mocą. Także przy szybkiem naciśnięciu akceleratora podczas jazdy wytwarza się równocześnie bogatsza mieszanka, wskutek czego silnik ma lepszy zryw.

Pompka taka daje nam wiele dogodności. Nie potrzebujemy przy rozruszaniu podnosić maski silnika i poruszać iglicy pływakowej wzgl. zamykać dopływu

powietrza, gdyż wystarcza pocisnąć parę razy szybko akcelerator by wtrysnąć odpowiednią porcję benzyny do komory mieszania i ułatwić rozruch silnika. Unikamy dzięki temu marnotrawstwa benzyny, zalewającej zwykle cały karburator. Karburatory Zenith z pompką mają pozatem śrubkę do regulacji dopływu powietrza, która umożliwia dokładne wyregulowanie silnika na wolnych obrotach.



Rys. 1.

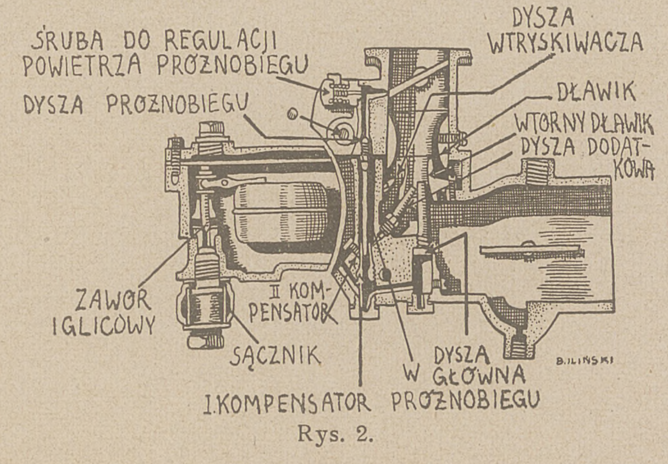
Dalszem ulepszeniem tego karburatora jest zastosowanie pod kompensatorami naczyńka stale napełnionego benzyną. Zapobiega ono zatrzymywaniu się silnika nawet przy gwałtownem przymykaniu przepustnicy. Zastosowanie pompki pozwala na założenie dyszy głównej (rozpylacza) o mniejszej średnicy, co daje w rezultacie oszczędność na benzynie.

Karburator, którego przekroje widzimy na rys. 1 i 2 jest oczywiście więcej skomplikowany jak normalny typ Zenitha. Benzyna wpływa do basenu pływaka od spodu przez sącznik z metalowej siatki. Mechanizm pływakowy jest też odmienny. Pływak umocowany jest na dwuramiennej dźwigni, której jedno ramię tworzy regulator iglicy. System ten zapobiega przecieraniu się pływaka i ciężarków. Z basenu pływaka dostaje się benzyna do dyszy głównej przez przewód, który zaopatruje jednocześnie i kompensator (wyrównywacz) I. Z przewodu tego może benzyna dochodzić też bezpośrednio do kompensatora II. Oba kompensatory prowadzą do naczyńka W. mającego połączenie z atmosferą (powietrzem zewnętrznem). Zastosowanie aż dwu kompensatorów ma na celu dostarczenie rozpylaczowi próżnobiegowemu dostatecznej ilości benzyny nawet przy nagłem zamknięciu przepustnicy.

Wylot jednego z kompensatorów (II) kończy się tuż pod rurką dyszy próżnobiegowej, co ułatwia chód silnika na wolnych obrotach.

Urządzenie samej pompki jest następujące: Tłok pompki połączony jest bezpośrednio z dźwigienką przepustnicy (rys. 1.) tak, że naciśnięcie akceleratora powoduje opadanie tłoka ku dołowi. Cylinder pompki napełnia się wprost z basenu pływaka, więc normalnie napełniony on jest do wysokości poziomu cieczy w basenie, a tłok znajduje się w górnem położeniu. Przy szybkiem naciskaniu akceleratora naciskamy jednocześnie i tłok pompki, dzięki czemu pewna ilość benzyny wypchnięta zostaje przez dyszę (rozpylacz) pompki umieszczoną w komorze mieszania. Nacisk tłoka pompki powoduje podniesienie się słupa cieczy ponad normalny, oznaczony poziom w basenie pływaka. Wysokość tego słupa benzyny nie może jednak przekroczyć pewnych ściśle wyliczonych granic, gdyż część benzyny wraca przewodem do basenu pływaka. Przewód ten jest kalibrowany i wyznaczony empirycznie. Po powrocie tłoka do swego normalnego położenia cylinder pompki napełnia się momentalnie znowu benzyną i jest gotów do nowego wtryskiwania.

Tłok pompki posiada zawór otwierający się podczas ruchu tłoka do góry, a zamykający się, gdy tłok idzie na dół. Zapobiega to gromadzeniu się benzyny ponad tłokiem oraz wciąganiu benzyny przymusowo do wnętrza cylindra pompki. Benzyna może wpływać do cylindra pompki tylko pod własnem ciśnieniem. Mimo tego cylinder napełnia się momentalnie tak, że zawsze gotów jest do ponownego wtryśnięcia i po jednem naciśnięciu akceleratora można bezpośrednio naciskać powtórnie i wzbogacać przez to skład mieszanki. Gdy silnik ruszy zaczyna czerpać benzynę z dyszy głównej względnie próżnobiegowej tak, jak się to dzieje w normalnym typie karburatora.



Rys. 2.

Karburatory z pompką stosowane są z powodzeniem od dwu lat w Ameryce i dały podobno jak najlepsze wyniki. Jedno jest pewne — karburator z pompką ułatwia start silnika, zapobiega rozcieńczaniu się oliwy w silniku wskutek zalewania karburatora benzyną, oraz daje bez porównania większy zryw silnika, szczególnie przy nagłych przejściach z małych obrotów na duże.

Stanisław Szydelski.

W nowej siedzibie Automobilklubu Polski



Nowy lokal towarzyski i biura Automobilklubu Polski są już całkowicie wykończone i oddane do dyspozycji P. P. Członków, którzy nie szczędzą słów uznania Gospodarzom p. Ryszardowi Bormanowi i p. Józefowi Grabowskiemu za niezmiernie gustowne urządzenie siedziby Klubu, stwarzające prawdziwie domową, sympatyczną atmosferę. Na zdjęciach widzimy pośrodku od góry do dołu: fragment salonu, salę posiedzeń, biuro tryptykowe; z lewej strony: bar amerykański, restaurację, jeden z pokojów do gry; z prawej strony: czytelnię, biuro turystyczne i inny fragment salonu.

SPORT w UBIEGŁYM MIESIĄCU

ZAWODY ZAGRANICZNE.

Od szeregu już lat wrzesień jest miesiącem, w którym barwy Italji najpiękniej rozbłyskują w sporci samochodowym. We wrześniu bowiem roztwiera swe podwoje wspaniały autodrom w Monza, stając się teatrem gigantycznych zapasów najsłynniejszych automobilistów i motocyklistów włoskich i zagranicznych.

W tym roku również stało się zadość tradycji. W dniu 15 września rozegrano zawody o Grand Prix autodromu Monza, które należały do najpiękniejszych imprez tegorocznego sezonu, zarówno ze względu na doborową konkurencję, jak i na osiągnięte doskonałe rezultaty.

Zawody rozegrane zostały według odmiennej niż zwykle formuły, a mianowicie zamiast z jednego wyścigu długodystansowego składały się one z przedbiegów i finału, rozgrywanych na stosunkowo krótkim dystansie 99 klm. Przedbiegi dostępne były dla samochodów poszczególnych kategoryj, finał zaś dla maszyn zakwalifikowanych z przedbiegów, bez względu na ich kategorję.

Wyniki przedbiegów wypadły następująco: w kategorji 1500 ccm. zwyciężył Arcangeli na sam. Talbot w czasie 33 m. 09 s., w kategorji 3000 ccm. — Brilli Peri na sam. Alfa Romeo w czasie 32 m. 09 s. i w kat. ponad 3000 ccm. — Momberger na sam. Mercedes Benz w czasie 34 m. 16 s. Do ostatecznej rozgrywki w finale stanęło dziewięć samochodów. Brilli Peri, który uzyskał najlepszy czas w przedbiegu, startował jako faworyt, jednakże defekt gumowy zniweczył zupełnie jego szanse. Zwycięstwo odniósł młody Achilles Varzi na samochodzie Alfa Romeo w czasie 31 m. 35 s. z szybkością średnią 188 klm./g. Drugie miejsce zajął Nuvolari na sam. Talbot w czasie 33 m. 15 s. a trzecie miejsce Momberger na sam. Mercedes Benz w czasie 34 m. 17 s.

W tydzień później odbyły się w Monza doroczne zawody motocyklowe o Grand Prix Narodów, w których udział wzięło 40 jeźdźców włoskich i niemieckich. Włosi okazali się bezkonkurencyjni na swym torze, wygrywając łatwo we wszystkich kategorjach. Największą szybkość dnia osiągnął znowu Varzi na motocyklu Sunbeam 500 ccm., przebywając dystans 400 klm. w czasie 2 g. 54 m. 24 s. z szybkością średnią 138 klm./g. W kategorji 350 ccm. zwyciężył Moretti na motocyklu Bianchi, w kat. 250 ccm. — Truzzi na mot. Guzzi, w kat. 175 ccm. — Baschieri na mot. Benelli i w kat. 125 ccm. — Landi na mot. M. M.

Trzecie, ze wszech miar imponujące zawody urządzili Włosi w dniu 29 września w Cremonie. Były to 200-milowe wyścigi szosowe, w których triumfował Brilli Peri na samochodzie Alfa Romeo w czasie 1 g. 47 m. 00,8 s., rozwijając niesłychaną szybkość przeciętną 184 klm./g. Drugie miejsce zajął Varzi na Alfa Romeo w czasie 1 g. 47 m. 02 s., a trzecie Maserati na samochodzie własnej konstrukcji w czasie 1 g. 48 m. 03,8 s.

Oprócz wyścigu 200-milowego odbył się tegoż dnia płaski bieg w linji prostej na dystansie 10 kilometrów. Najszybszym na tej przestrzeni okazał się Borzacchini na nowym szesnastocylindrowym samochodzie Maserati, który osiągnął czas 2 m. 26,3 s. ze wspaniałą szybkością 246 klm.-g. Wyniki te stanowią niewątpliwie

POŚWIĘCENIE NOWEJ SIEDZIBY AUTOMOBILKLUBU POLSKI

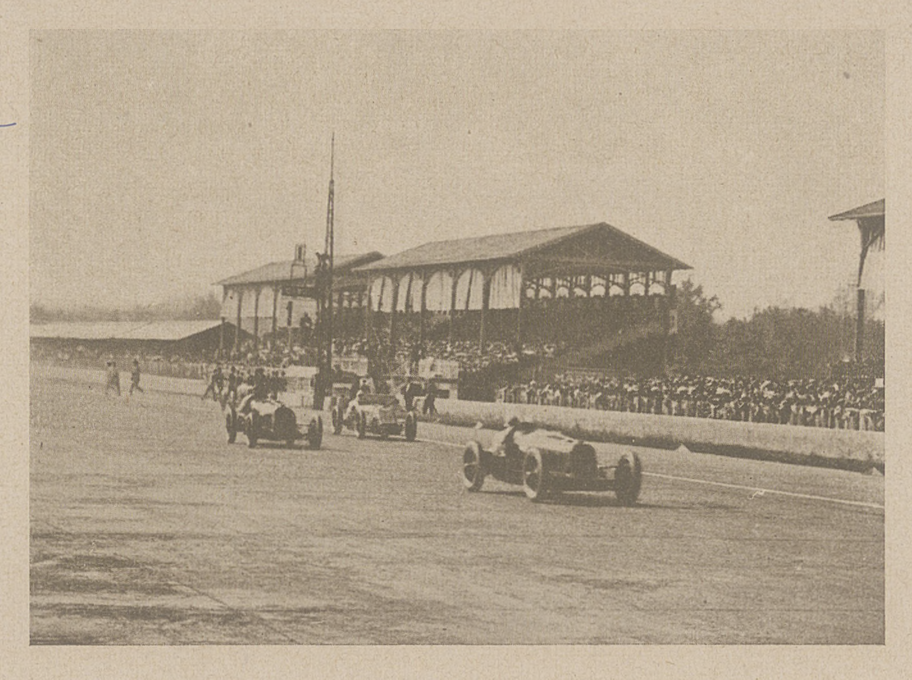


W dniu 19 września odbyła się uroczystość poświęcenia nowej siedziby Automobilklubu Polski. Na zdjęciu widzimy J.E. X. biskupa kieleckiego Augustyna Łosińskiego, który dokonał poświęcenia, w otoczeniu Prezesa A. P. p. Karola hr. Raczyńskiego, viceprezesa p. Janusza Regulskiego, sekretarza generalnego p. mec. Franciszka Sznarbachowskiego i członków Klubu przybyłych na uroczystość.

najwyższe szybkości, jakie kiedykolwiek uzyskano na zwyczajnej szosie.

We Francji najgłówniejszem wydarzeniem ubiegłego miesiąca były zawody na znanym kamienistym obwodzie dróg w Pont-à-Marcq, zwanym „Circuit des Routes Pavées". W dniu 14 września odbyły się tam trzygodzinne wyścigi motocyklowe, w których startowało 36 współzawodników. Zwyciężył belgijski jeździec Gregoire na motocyklu Sarolea 500 ccm., przebywając w wyznaczonym czasie dystans 286,5 klm. z szybkością średnią 95,5 klm./g. Następnego dnia rozegrany został wyścig samochodów, który trwał dwa razy dłużej, to znaczy sześć godzin. W ciągu tego czasu największy dystans przebył Zehender na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo, pokrywając 631 klm. z rekordową szybkością przeciętną 105 klm./g.

Po raz 25 z kolei odbyła się w dniu 29 września druga klasyczna impreza francuska, a mianowicie wyścigi na wzniesieniu Gaillon, leżącem na drodze z Paryża do Rouen. Rekord konkursu pobił motocyklista Eddoura na litrowej maszynie Koehler Escoffier, który przebył wyznaczoną przestrzeń jednego kilometra ze startem z miejsca w czasie 27,6 s., rozwijając szybkość 130,5 klm./g. W klasie samochodów zwyciężył Giraud - Cabantous na nowym ośmiocylindrowym wozie Salmson w czasie 31,8 s., czyli z szybkością 113,2 klm./g.

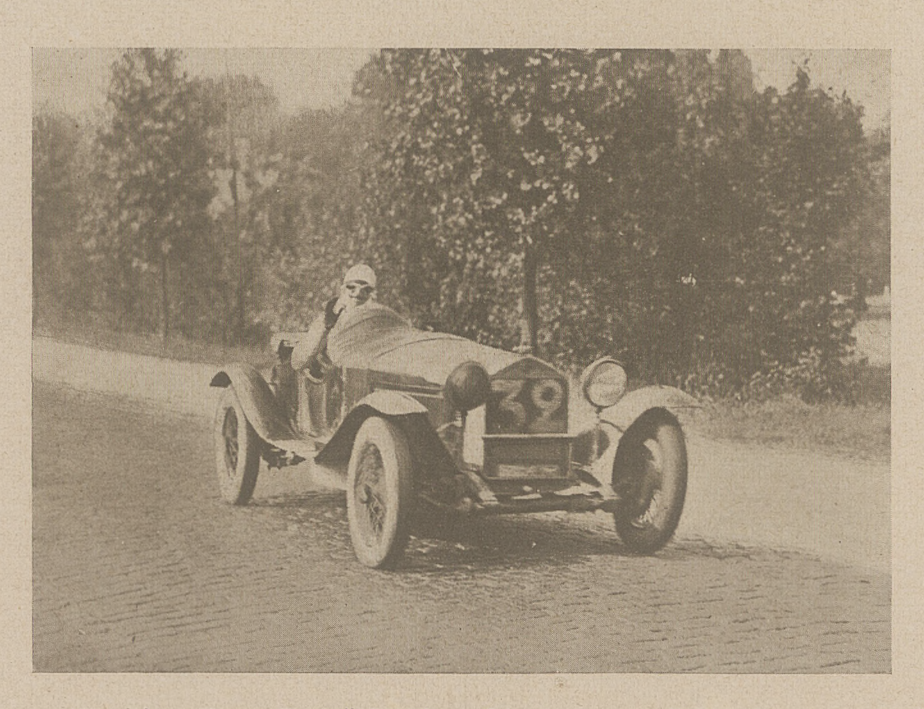


Grand Prix autodromu Monza. Start jednego z przedbiegów.

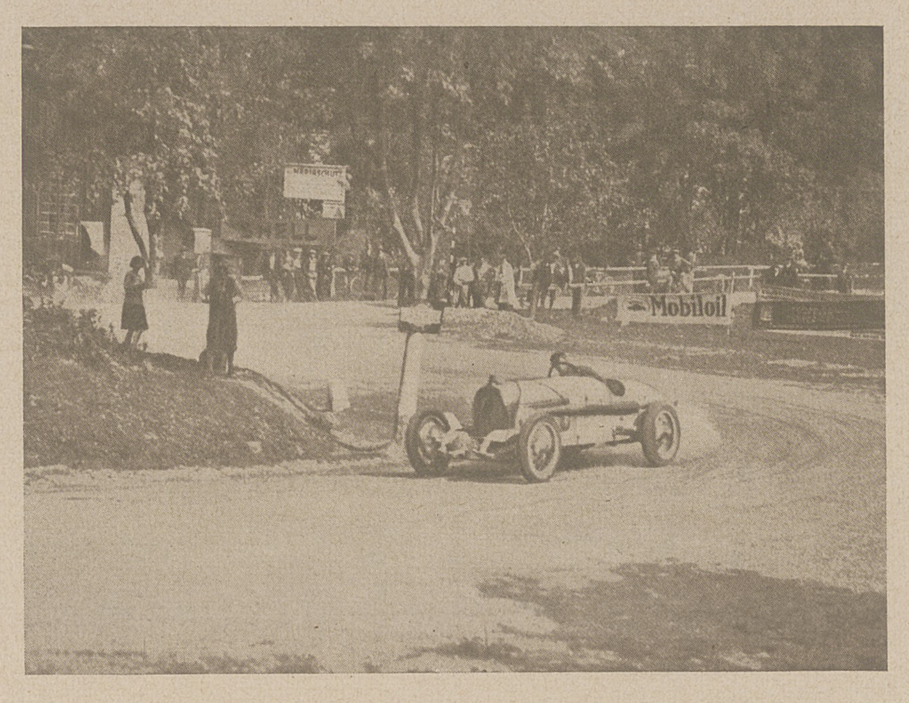
Jakby na przekór tej całej pogoni za szybkością, urządzono w Paryżu, na pochyłej ulicy Lepic w dzielnicy Montmartre, konkurs powolności w jeździe. Zwycięscą został Ferraut na samochodzie Graham Paige, który na przebycie przestrzeni około 800 metrów zużytkował aż 26 m. 43 s. Najpowolniejszy motocyklista, Sterny na maszynie San Sou Pap, jechał 14 m. 59 s.

W Belgji rozegrane zostały na szosie w Oostmalle doroczne zawody szybkości na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu. W klasie motocykli najlepszy rezultat osiągnął Milhoux na maszynie Gillet 500 ccm., rozwijając szybkość 185 klm./g. W klasie samochodów wykazane zostały wyniki dość przeciętne, gdyż zwycięsca, Rouleau na samochodzie Alfa Romeo, uzyskał szybkość tylko 157 klm./g.

Z klasycznych zawodów rozegranych w ubiegłym miesiącu wymienić jeszcze należy wyścigi na wzniesieniu Semmering, urządzone po raz 17 w dniu 15 września. W wyścigach tych triumfował „król wzniesień europejskich" Hans Stuck na samochodzie wyścigowym Austro Daimler, osiągając na 10-kilometrowej trasie rekordowy czas 6 m. 30,38 s. z szybkością średnią 92 klm./g. W klasie samochodów sportowych zwyciężył hr. Arco Zinneberg na wozie Mercedes Benz w cza-



Wyścigi na „Routes Pavées". Zwycięsca Zehender na samochodzie Alfa Romeo.



Hans Stuck na samochodzie Austro-Daimler bije rekord wzniesienia Semmering.

sie 7 m. 04,43 s., a w klasie motocykli Runtsch na maszynie Douglas 750 ccm. w rekordowym czasie 6 m. 32,85 s. Najbardziej dla nas interesującym jest jednakże wynik w klasie samochodów turystycznych, gdzie najlepszy czas wykazał kierowca polski, Ludomir hr. Cieński, członek Małopolskiego Klubu Automobilowego. Osiągnął on, na trzylitrowym samochodzie Austro Daimler, dobry czas 8 m. 01,94 s. z szybkością 75 klm./g.

Niezmordowany Hans Stuck w tydzień po wyścigach na Semmeringu zwyciężył w zawodach na wzniesieniu Ecce Homo w Czechosłowacji, a w dniu 29 września wygrał wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg w Budapeszcie. W obu tych konkursach uzyskał Stuck na swym samochodzie Austro Daimler doskonałe czasy, kompletując w ten sposób długą listę swych zwycięstw, odniesionych w tym roku we wszystkich niemal ważniejszych europejskich wyścigach górskich.

Z ciekawych wyczynów motocyklowych, uzyskanych we wrześniu, na pierwszy plan wysuwają się wspaniałe rekordy światowe szybkości, ustanowione przez znanego niemieckiego jeźdźca Hennego na motocyklu B. M. W. 750 ccm. Na szosie koło Monachjum osiągnął Henne na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu szybkość 216 klm./g. i na przestrzeni jednej mili angielskiej ze startem z rozbiegu szybkość 218 klm./godz.

W Anglji, na znanej wysepce Man, rozegrane zostały zawody motocyklowe Tourist Trophy dla amatorów. W kategorji juniorów (350 ccm.) zwyciężył Meageen na motocyklu Rex Acme z szybkością 105 klm./g., a w kategorji seniorów (500 ccm.) — Popps na motocyklu Grindlay Peerless z szybkością 106,5 klm./g.

Jak zatem widzimy, wrzesień był miesiącem bardzo ożywionym w sporcie motorowym. Niestety jesteśmy już na schyłku sezonu, czego najlepszym jest dowodem, że Międzynarodowa Komisja Sportowa zabrała się do ustalania kalendarza zawodów na rok przyszły. Narazie ustanowione zostały daty najgłówniejszych imprez przyszłorocznych, które odbędą się w następujących terminach:

Grand Prix Indianapolis — 30 maja.

Grand Prix Belgji — 5 i 6 lipca.

Grand Prix Niemiec — 13 lipca.

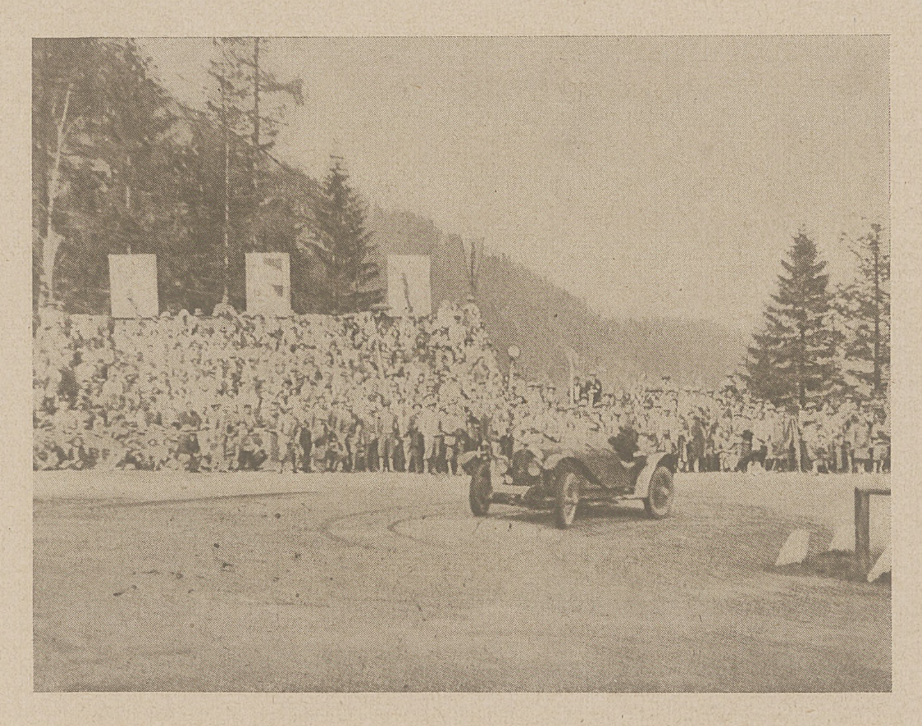
Grand Prix Europy — 20 lipca.

Grand Prix Hiszpanji — 27 lipca.

Grand Prix Wielkiej Brytanji — 23 sierpnia.

Grand Prix Italji — 7 września.

Grand Prix Francji — 8 czerwca lub 21 września.



Polski kierowca, Ludomir hr. Cieński na samochodzie Austro-Daimler, bierze zakręt na Semmeringu

KRONIKA TURYSTYCZNA

Działalność turystyczna Ameryki Południowej. Ciekawem jest, że w chwili obecnej 95% turystów północno-amerykańskich jedzie do Europy, a tylko 5% zwiedza Amerykę Południową, chociaż jest to kraj obfitujący w pierwszorzędne osobliwości turystyczne, imponujące góry, dziewicze puszcze podzwrotnikowe, piękne ogromne miasta, oraz zabytki kultury przedhistorycznej plemion, które niegdyś zamieszkiwały Amerykę Południową. Na przeszkodzie w rozwoju turystyki międzynarodowej w Ameryce Południowej stał dotychczas niski poziom hotelarstwa i brak odpowiednich szos automobilowych. Przed rokiem zawiązała się Federacja Turystyczna Ameryki Południowej, do której przystąpiło 10 republik Południowej Ameryki, a to zarówno ich rządy, jak towarzystwa okrętowe, spółki kolejowe, hotele itp. Federacja nie zamierza poprzestawać na frazesach i zjazdach, ale przystępuje do realnej pracy przy pomocy ogromnych kapitałów. Najważniejszym celem jaki sobie Federacja wytknęła jest budowa szosy automobilowej dokoła Ameryki Południowej, która została już rozpoczęta, a której długość będzie wynosić 15.000 kilometrów. Przy szosie w ważniejszych miejscowościach będą zbudowane pierwszorzędne hotele z garażami automobilowymi. Po wykończeniu szosy i hoteli mają republiki południowo - amerykańskie nadzieję, że staną się terenem licznych wycieczek nietylko ze Stanów Zjednoczonych, ale nawet z Europy i w tym celu nawiązują już obecnie kontakt z organizacjami turystycznemi w Europie.

Udogodnienia graniczne dla automobilistów. Dość długą dyskusję na tegorocznem walnem zgromadzeniu Alliance Internationale de Tourisme wywołał wniosek Szwajcarji, Austrji i Holandji, aby wprowadzić ułatwienia graniczne dla automobilistów udających się tylko na krótki czas zagranicę przez wydawanie im na granicy t. zw. cartes provisoires, podobnie jak to ma miejsce w Szwajcarji, gdzie karty takie wydawane są osobom nie posiadającym tryptyków przez urzędy celne za opłatą 2 fr. z ważnością od 5 do 10 dni.

Zaznaczyła się pewna sprzeczność interesów między delegatami państwowych urzędów turystycznych, a delegatami niektórych klubów. Pierwsi twierdzili, że cartes provisoires są bardzo użyteczne zarówno z punktu widzenia wzrostu ruchu turystów zagranicznych w kraju, a co zatem idzie poprawy bilansu płatniczego, jak i z punktu widzenia wygody dla automobilisty, który bez długich ceremonji, jakich wymaga wyrabianie tryptyków i carnet de passage, może otrzymać na granicy przepustkę prowizoryczną. Natomiast delegaci angielscy i belgijscy wyrazili obawę, że cartes provisoires zmniejszą dochody klubom, jakie ciągną obecnie z wydawania tryptyków. Dyrektor szwajcarskiego urzędu turystycznego odpowiedział na to, że dochody te prawdopodobnie się nie zmniejszą, zresztą kluby mogą łatwo znaleźć inne źródła dochodu, pozatem w danym wypadku interesy ekonomiczne państwa należy postawić wyżej, jak interesy klubów.

Uchwał nie powzięto w tej dziedzinie żadnych, uważając dyskusję tylko za informacyjną.

Wnioski Belgji, Anglji i Szwajcarji w sprawie *policji bezpieczeństwa na drogach* wywołały wielką dyskusję. Okazało się, że idzie tu nietylko o policję bezpieczeństwa w ścisłem tego słowa znaczeniu, ale o pewnego rodzaju pogotowie techniczno-sanitarne, które może w razie wypadku na drogach nieść pomoc zarówno techniczną, jak i sanitarną. Dotychczas pogotowia takie utrzymują Touring Club Suisse i Allgemeiner Deutscher Automobilklub, jest ono jednakże bardzo kosztowne. To też w dyskusji delegaci mniejszych państw m. in. Węgier zaznaczyli, że Alliance Internationale de Tourisme nie może żądać, aby wszystkie kluby należące do niej posiadały tego rodzaju urządzenia.

Delegaci kilku państw m. in. Austrji wyrazili życzenie, aby wprowadzić *sygnał międzynarodowy dla auta,* które potrzebuje pomocy, gdyż obecnie zdarza się, że auto takie jest mijane przez szereg innych aut, których kierowcy nie słyszą, względnie nie rozumieją wezwań o pomoc.

Międzynarodowy ruch automobilowy. Na temże posiedzeniu Alliance Internationale de Tourisme uchwalono szereg ważnych i ciekawych wniosków odnoszących się do międzynarodowego ruchu automobilowego, a mianowicie:

1. Po dyskusji toczącej się na temat kto ma prolongować „Carnet de Passage” czy kraj z którego się przyjechało, czy kraj w którym się przebywa, uznano, że prolongatę powinien uskuteczniać ten kraj, który „Carnet de Passage” wystawił.

2. Przyjęto jednogłośnie wniosek Holandji, aby urzędy celne załatwiające sprawy tryptyków i „Carnet de Passage” były czynne dniem i nocą.

3. Natomiast odrzucono jednogłośnie wniosek Austrji, żeby typtyki zastąpiono przez Carnet de Passage, wypowiadając się za utrzymaniem w tej dziedzinie status quo.

Marja Szachówna.

Otwarcie V Międzynarodowego Kongresu Organizacji Urzędowych Propagandy Turystycznej w dniu 14 września r. b., w Sali Rady Ministrów w Warszawie. Automobilklub Polski reprezentował p. mec. Franciszek Sznarbachowski (x). Uczestnicy Kongresu obecni byli tegoż dnia na przedstawieniu „Halki” w teatrze Wielkim, poczem byli podejmowani kolacją w salonach Automobilklubu Polski.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) Wkroczenie General Motors na najpoważniejsze rynki Europy i polityka tego koncernu, mająca na celu zawładnięcie przy pomocy montowni i fabryk lokalnych temi wszystkiemi terytorjami, które dotychczas należały bezapelacyjnie do Forda, skłania do coraz częstszego interesowania się planami tego ostatniego, którego chwilową nieobecność produkcyjną w sposób zaiste pomysłowy potrafiło wykorzystać General Motors. Interesuje nas najbliższa polityka Forda, jego możliwości i siły, z jakiemi przystępuje do — zdaniem jego — zwycięskiej już dziś walki z General Motors. I dla Forda nie pozostało bowiem bez znaczenia zajęcie rynków przez General Motors. Z 31 miljonów pojazdów mechanicznych, kursujących na świecie, 80% przypada przecież na U. S. A. reszta — na resztę świata. Zdaje się, że przedewszystkiem walka rozegra się o tę resztę. Ten bowiem stosunek, anormalny nieco, a usprawiedliwiony specyficznemi warunkami socjalnemi i wysokiemi zarobkami w U. S. A., usprawiedliwiony i samą polityką Forda, zwiększającego wedle swej woli liczbę swych odbiorców — stosunek ten, jak sobie z tego dokładnie Ford zdaje sprawę, ulegnie — bo ulec musi — zmianie w najbliższej już przyszłości. Rynek wewnętrzny U. S. A. jest nasycony. Rozwinięty w dużym stopniu handel samochodem używanym nie wpłynie na zwiększenie produkcji wewnątrzrynkowej. Walka musi przenieść się poza Amerykę.

Utracone przez Forda w roku 1924 rynki zbytu, na które wdarła się jego konkurencja, stanowią dziś przedmiot bardzo szybkiego ich odzyskiwania, tem łatwiejszego, iż opartego o rzetelnie przemyślany dobry produkt, charakteryzowany bez zastrzeżeń, jako amerykański. Ford nie obawia się tej konkurencji, która przyszła do głosu w czasie przebudowy jego potężnych zakładów. Ford obawia się raczej tych, którzy przychodzą dziś z wozami, w cenie i typie przypominającemi dawnego Forda...

Ford zwrócił baczną uwagę na Europę. Założone przed niedawnym czasem Ford-Motor Co., Ltd., London, posiadające kapitał zakładowy w wysokości 7 miljonów funtów, ma na celu ochronę interesów Forda nietylko na terytorjum Wielkiej Brytanji, lecz w Europie za wyjątkiem Rosji, z którą — jak o tem donosiłem w poprzednim numerze Auta — zawarł Ford oddzielną zupełnie umowę. W celu spopularyzowania swych idei motoryzacji, wypuściło angielskie towarzystwo Forda 40% akcyj na rynek, a z towarzyszącego emisji prospektu wynika, że nowe towarzystwo uruchamia zakłady montażowe w dziewięciu krajach Europy. Pozatem czynne będą fabryki około Manchester'u (Trafford-Park) i Cork (Irlandja). Przed niedawnym czasem, o czem też już donosiłem, zakończono pertraktacje z Konstantynopolem. W ten sposób całokształt czynności Forda w Europie przedstawia się w ten sposób, że opracowane są przez niego następujące ogniska: Niemcy-Berlin, Anglja-Manchester i Dagenham, Irlandja - Cork, Francja - Paryż, Belgja - Antwerpja, Danja - Kopenhaga, Hiszpanja - Barcelona, Włochy - Triest, Szwecja - Sztokholm, Finlandja - Helsingfors, Holandja - Rotterdam i Turcja-Konstantynopol. W tych to punktach produkcja Forda ześrodkuje w swych rękach samochody osobowe i ciężarowe Ford oraz samochody Lincoln, samochody użytkowe Forda i traktory Forda. Ześrodkuje

zarówno produkcję, jak montaż, podział produkcji i sprzedaż, a to zarówno w Anglji, jak i na kontynencie (za wyjątkiem Rosji), w Egipcie, w niektórych połaciach Afryki, w Palestynie, Syrji, Arabji (za wyjątkiem Adenu), w Iraku, Persji i Afganistanie. Rynki wymienione będą obsługiwane w następujący sposób:

z Berlina—Niemcy, Austrja i Szwajcarja;

z Paryża—Francja i jej kolonje w północnej Afryce oraz Marokko;

z Antwerpji—Belgja i Luksemburg;

ze Sztokholmu—Szwecja;

z Barcelony—Hiszpanja i Portugalja;

z Helsingforsu—Finlandja;

z Kopenhagi—Polska, Danja, Norwegja, Rumunja, Estonja, Łotwa;

z Rotterdamu—Holandja;

z Triestu—Włochy, Bułgarja, Węgry, Albanja, Czechosłowacja i Jugosławja;

z Konstantynopola — Turcja, Grecja, Palestyna, Syrja, Arabja, Irak, Persja, Afganistan i Afryka południowa.

Z tego widać już dobrze obmyślaną sieć organizacyjną, opartą na długoletniem doświadczeniu Forda i na tak ważną rolę odgrywających kosztach transportu — zagadnieniu wprost podstawowem. Pozatem wymienione punkty robią wrażenie dobrze pomyślanych punktów oporu i wypadów Forda, wraz z londyńską centralą, której pozostawiono brytyjskie kolonje. Każda jednak z fabryk europejskich stanowić będzie jednostkę zupełnie samodzielną i związaną jedynie węzłami organizacyjnemi z Londynem.

W chwili obecnej Ford nie powziął jeszcze decyzji przekazania któremukolwiek ze swych europejskich oddziałów produkcji w jej całokształcie, dążeniem bowiem jego jest korzystanie w 100% z miejscowych materjałów i robotnika. Założeniem jego jest taka produkcja, jaką General Motors prowadzi obecnie w Rüsselsheim. Inaczej mówiąc — zakładanie małych Detroit w poszczególnych krajach. W każdym bądź razie Ford pożegnał się całkowicie ze swoją taktyką sprzedaży z przed roku 1919-go, kiedy to autoryzowane składy samochodów i części Forda mogły zajmować się wyłącznie sprzedażą tylko tych samochodów i części. Jedynie każde państwo posiadać będzie składnika głównego, niejako generalnego zastępcę. Warunki sprzedaży pozostają niezmienione.

(×) W połowie sierpnia wypuszczono na oficjalnej giełdzie berlińskiej za 6 miljonów niemieckich marek akcyj Ford Motor Company A. G. Berlin, a to na mocy podpisanego przez Bank Rzeszy prospektu. Poprzednio mówiło się o wypuszczeniu jedynie 4,8 miljona nowych akcyj, w międzyczasie jednak niemieckie przemysłowe przedsiębiorstwa w porozumieniu z jednym z niemieckich potentatów finansowych, I. G. Farbenindustrie, A. G., zakupiło akcyj na 15 miljonów marek. Kombinacje finansowe doprowadziły do wypuszczenia na rynek powyższej sześciomiljonowej sumy akcyj oraz do zawiązania w Niemczech nowego przedsiębiorstwa, nazwanego American I. G. Chemical Corporation, przyczem do rady nadzorczej tego przedsiębiorstwa wszedł Edsel Ford.

(×) Pomimo sprzecznych pogłosek, jakie do niedawna obiegały o rzekomem nabyciu przez General Motors zakładów Citroëna i pomimo późniejszych, dementujących tę wiadomość, pogłosek, stwierdzić należy, iż ostatnio wpływy General Motors w zakładach Citroën'a znacznie wzrosły. W ten sposób koncern ten położył rękę na trzech najpoważniejszych bodaj zakładach w Europie: Opel, Fiat i Citroën.

(×) Jak donosi prasa niemiecka, krążą pogłoski o porozumieniu się Forda z niemiecką fabryką NAG. Ta sama jednak prasa podaje, iż wiadomość tę uważać należy jedynie za znakomity trick reklamowy, którego początkiem była powyżej omówiona kombinacja Forda z I. G. Farbenindustrie.

(×) Angielska fabryka samochodów Singer osiągnęła w roku operacyjnym 1928/1929 zysk w wysokości 173.922 funty. Dywidenda wynosiła 12,5%.

(×) Według danych statystycznych amerykańskiego departamentu handlu, wyprodukowano w U. S. A. w lipcu r. b. 426.160 samochodów osobowych oraz 73.120 samochodów ciężarowych. Rekordowym pod względem produkcji samochodów ciężarowych był w tym roku miesiąc czerwiec, kiedy wyprodukowano 91.290 samochodów ciężarowych.

(×) Dane amerykańskie dla włoskiej produkcji podają następujące cyfry: w roku 1927 wyprodukowały Włochy 54.559 samochodów, w roku 1928 — 55.010 samochodów. 85% produkcji przypada na zakłady Fiat, 75% samochodów przypada na samochody czterocylindrowe, 24% na sześciocylindrowe i 1% na ośmiocylindrowe. W cyfrach wyprodukowały: samochodów osobowych Fiat — 35.000, Lancia 2.400, Citroën 2.000, Bianchi 900, OM 450, Alfa-Romeo 300, Isotta-Fraschini 260, Ansaldo 200, Itala 150, Ceirano 100. Samochodów ciężarowych: Fiat 11.500, Itala 500, Lancia 100. Autobusów Fiat 700. Lancia 500.

(×) Pomiędzy zakładami, które w tej chwili zajmują się w Rosji produkcją samochodów, znajdują się i zakłady AMO, które w ostatnich dniach zawarły umowę w sprawie pomocy technicznej z grupą amerykańskich inżynierów z inżynierem Brandtem na czele. Produkcja ma być oparta na najnowszych zdobyczach amerykańskiej techniki produkcyjnej. Maszyny będą zamówione w Ameryce na podstawie projektów owej grupy inżynierów. Fabryka ma produkować od 25—100 tysięcy samochodów. Produkcja podzielona będzie w ten sposób, iż 6% przypadnie na autobusy, 20% na samochody osobowe, pozostałość na samochody ciężarowe.

Wykaz pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych w Warszawie do dn. 1. X. 1929 r.

	OSOBOWE		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
	do użytku własn.	dorożki					
Razem do dn. 1. I. 1929 r.	2700	2655	54	1083	85	569	7146
W styczniu	43	87	8	17	1	4	160
„ lutym	19	55	1	16	2	3	96
„ marcu	34	70	1	28	—	15	148
„ kwietniu	69	53	6	38	1	32	199
„ maju	136	39	7	30	4	42	258
„ czerwcu	106	30	8	28	6	59	237
„ lipcu	77	39	7	35	—	62	220
„ sierpniu	76	34	5	36	1	27	179
we wrześniu	76	37	3	33	2	13	164
Razem do dn. 1. X. 1929 r.	3336	3099	100	1344	102	826	8807
Przerejestrowano na wojew.	106	59	25	75	—	49	314
Pozostało na dzień 1. X. 1929 roku	3230	3040	75	1269	102	777	8493





Pierwsza w Warszawie stacja obsługi samochodów wybudowana została przy ulicy Żelaznej przez firmę Standard-Nobel.

OTWARCIE PIERWSZEJ STACJI OBSŁUGI SAMOCHODÓW W WARSZAWIE

W niedzielę, dn. 22 b. m. odbyło się poświęcenie i oficjalne otwarcie pierwszej w stolicy stacji obsługi samochodów, wybudowanej przez firmę Standard-Nobel w Polsce Sp. Akc., na terenie własnej posesji, przy zbiegu ulic Żelaznej i Prostej.

Uroczystość ta odbyła się przy udziale przedstawicieli rządu, prasy i świata automobilowego.

Podając do wiadomości ogółu fakt powstania w stolicy niezwykle pożytecznej, a nawet nieodzownej dla rozwoju automobilizmu placówki, musimy jedynie wyrazić żal, że wspomniana wyżej stacja obsługi samochodów urządzona została nie bezpośrednio w centrum miasta, lecz na uboczu, nastąpiło to jednak wobec niemożności uzyskania przez firmę Standard-Nobel bardziej odpowiedniego miejsca.

W związku z faktem otwarcia stacji obsługi samochodów, wypada tu zaznaczyć, że firma Standard-Nobel w dalszym ciągu zajmuje czołowe miejsce w dziedzinie budowy stacyj benzynowych i olejowych dla potrzeb ruchu automobilowego.

Stacje benzynowe zagranicą zaczęto już budować przed wojną, u nas niestety rozwój stacyj benzynowych kształtował się zupełnie inaczej, na co składały się nasze niekorzystne warunki ekonomiczno-gospodarcze, zły stan dróg, a tem samem minimalna ilość samochodów.

Pierwsze kroki w kierunku instalacji stacyj benzynowych i rozwoju ich zrobione były przez firmę Standard-Nobel, która w styczniu 1925 r. wybudowała pierwszą taką stację w Polsce w mieście Bydgoszczy, a w maju 1925 r. pierwszą stację w Warszawie.

Praca przy rozbudowie stacyj benzynowych posuwała się z roku na rok bardzo intensywnie i obecnie firma ta posiada na terenie Rzeczypospolitej zgórą 400 stacyj benzynowych, mając szeroko zakreślony plan dalszej rozbudowy. Firma Standard-Nobel nie ograniczyła jednak programu swego do budowy samych stacyj benzynowych, lecz idąc stale za postępem czasu i czyniąc zadość wymaganiom stale wzrastającego ruchu automobilowego, przystąpiła w roku bieżącym do budowy stacyj obsługi samochodów, t. zw. „service station", wzorując się w tym względzie na nowoczesnych urządzeniach w innych wielkich środowiskach Europy i Ameryki.

W czerwcu r. b. powstały takie stacje w Poznaniu przy ul. Bukowskiej róg Gajowej, przy moście Św. Rocha i przy ul. Wrześniowej, w lipcu r. b. — w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej, obecnie zaś w Warszawie.

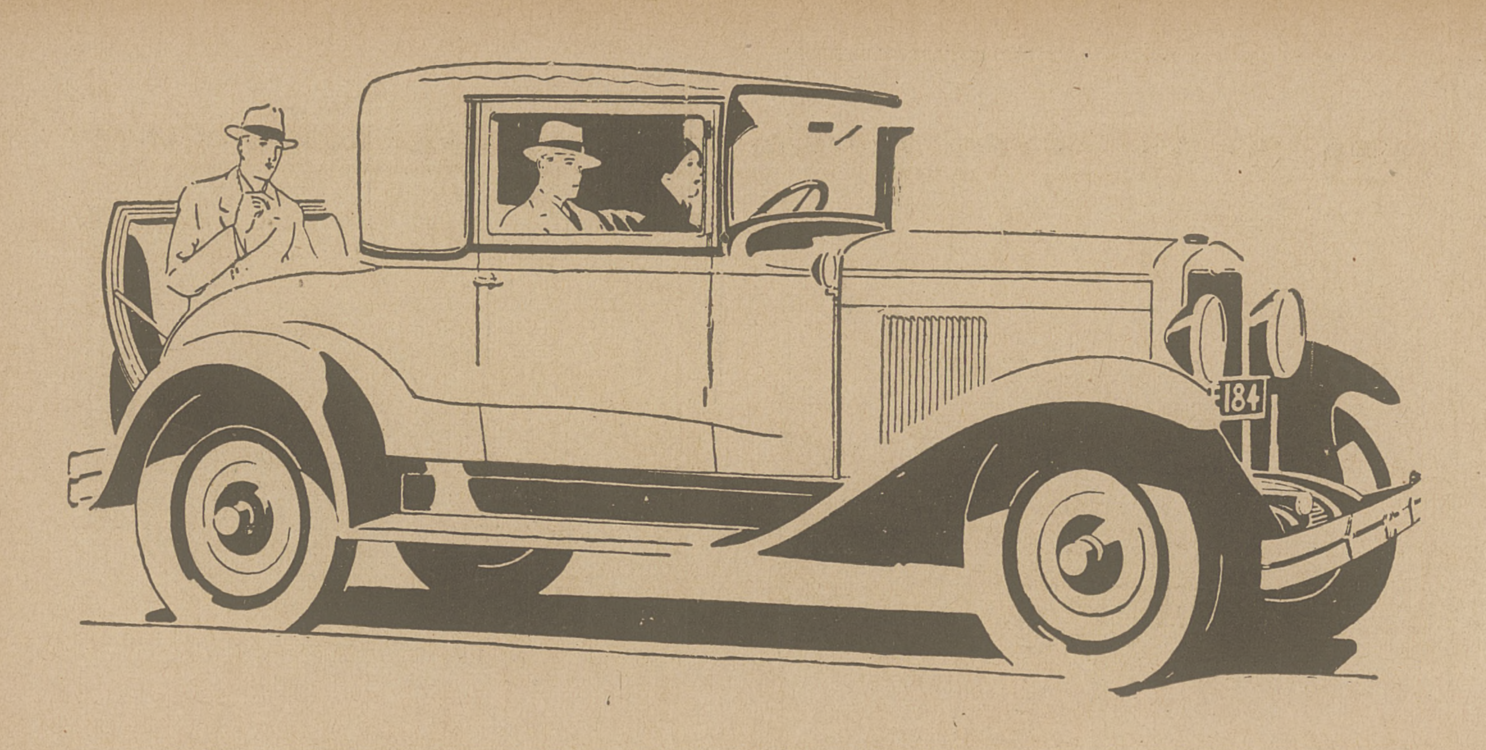
Szczupłe ramy niniejszego sprawozdania nie pozwalają na bardzo szczegółowy opis urządzeń stacji obsługującej samochody. Ograniczamy się więc do zaznaczenia, że o ile zwykła stacja benzynowa ma za zadanie zaopatrzenie samochodu w materjały pędne i oleje smarowe, to na stacji obsługującej świadczenia udzielane samochodom posiadają skalę znacznie szerszą.

Dzięki specjalnym urządzeniom technicznym stacji obsługującej, jak dźwigi pneumatyczne i inne specjalne aparaty, każdy automobilista ma tu możność dokładnego opatrzenia swego wozu, a więc — wytowotowania maźnic, przepłókania skrzynki biegów i karteru motoru, napełnienia ich nowym zapasem smarów i olejów, oczyszczenia i naoliwienia resorów wozu. Wszystkie te świadczenia dokonywane są bezpłatnie, jedynie za pobraniem wartości zużytych produktów. Nadto samochody korzystające z usług stacji otrzymują bezpłatnie wodę do akumulatorów, wodę do chłodnic i powietrze do opon.

Inicjatywę firmy Standard - Nobel w kierunku budowania w Polsce tego rodzaju urządzeń należy powitać z całem uznaniem. Urządzenia te, jako zapewniające posiadaczom samochodów tanią i racjonalną konserwację, przy powszechnie znanej sprężystej obsłudze personelu Standard-Nobel i przy wysokiej jakości produktów tej firmy, niewątpliwie przyczyniać się będą do dalszego rozwoju ruchu automobilowego w Polsce, a tem samem i do rozkwitu gospodarczego kraju.

Na zakończenie chcemy jeszcze podać do wiadomości pp. automobilistów, że firma Standard-Nobel pierwsza zaprowadziła w Polsce system czekowy na pobieranie, z rozrzuconych po całej Polsce jej stacyj benzynowo-olejowych, benzyny i olejów automobilowych.

Turysta udający się w dalszą drogę ma możność zakupienia w firmie Standard-Nobel książeczki czeków i na te książeczki czekowe otrzymuje na trasie swej podróży potrzebną mu benzynę i oleje.



Wytworny wygląd, najbardziej współczesne ulepszenia techniczne — przykuwają uwagę kazdego

Siła, szybkość, łatwość kierowania, komfort oraz wytworny wygląd — oto charakterystyczne cechy, któremi wyróżnia się 6-cio cylindrowy Chevrolet od innych samochodów swej klasy. Dzięki silnikowi, którego moc powiększono o 32,6% oraz szeregowi technicznych inowacji, samochód ten zdobył od pierwszej chwili olbrzymią popularność zwiększającą się w Polsce z każdym dniem. Koszty utrzymania jego są niezmiernie umiarkowane, zaś stacje obsługi General Motors, rozrzucone po całym kraju, zapewniają w każdej chwili fachową opiekę oraz kontrolę należytej wydajności samochodu. Wobec niebywale niskiej ceny i ułatwionych warunków płatności, o których poinformuje najbliższe zastępstwo samochodów Chevrolet, nabycie tego wozu dostępne jest dla najszerszego ogółu. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione Zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

Ceny:

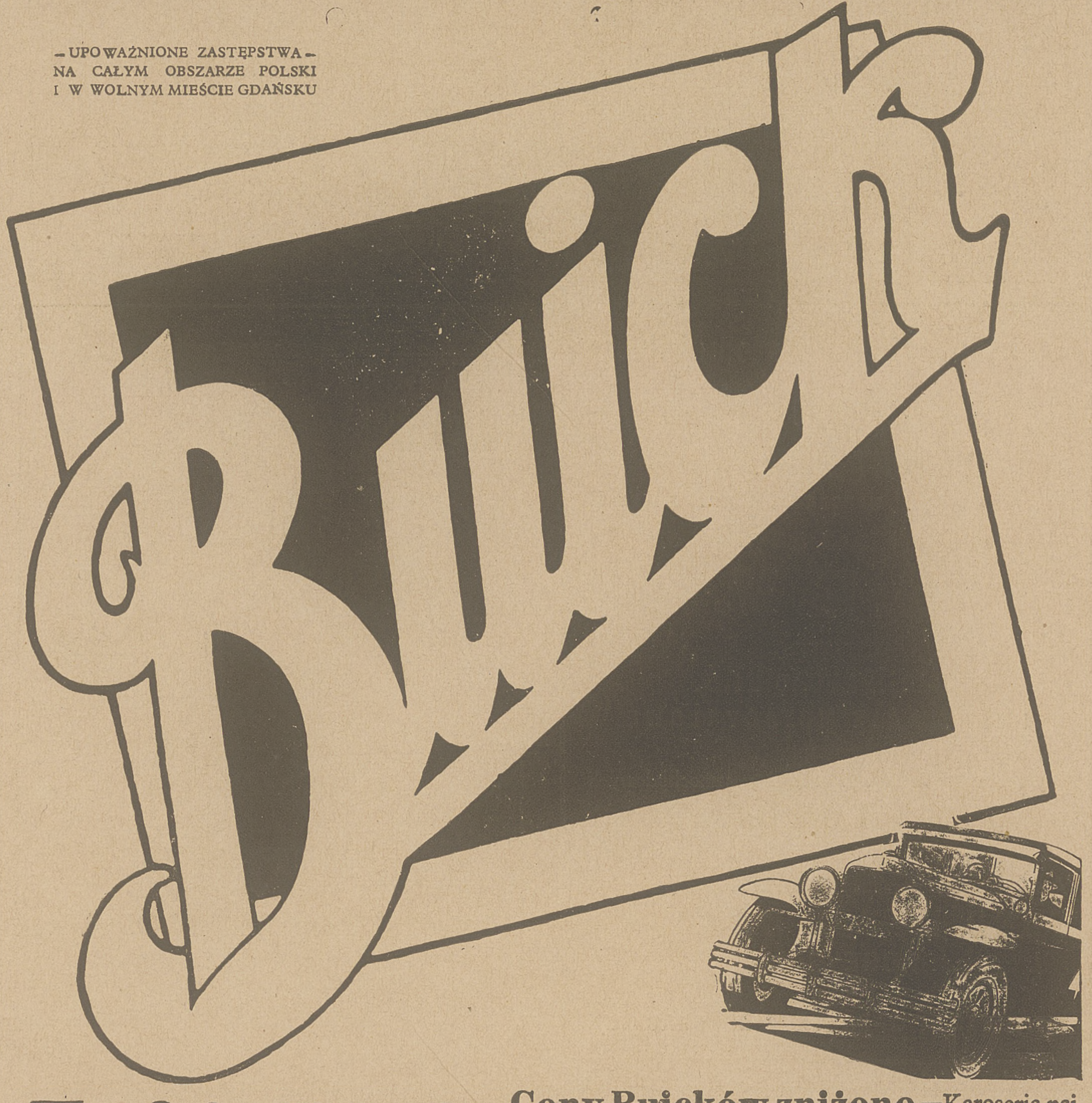
Phaeton . .	zł. 10.650	Sedan . . .	zł. 13.650
Phaeton-obicia skórzane .	zł. 10.950	Coupé . .	zł. 14.500
Roadster . .	zł. 11.950	Sport Cabriolet	zł. 15.450
		Landau Sedan	zł. 16.500

loco Fabryka Warszawa.

Chevrolet, jak zresztą każdy inny samochód wyrobu General Motors, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności według systemu G M A C

CHEVROLET

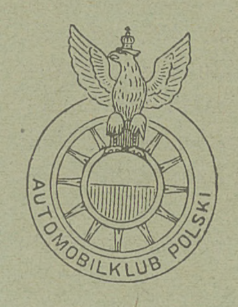
GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA



Zł. 26.300

Ceny Buicków zniżone — Karoserja najlepszego wyrobu krajowego, z roczną gwarancją — Limuzyna 5-cio osobowa kosztuje tylko Zł. 26.300

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

PROTOKÓŁ

Z POSIEDZENIA GREMJUM KOMISARZY SPORTOWYCH IV RAIDU PAŃ

odbytego w dn. 17 września 1929 r. w Warszawie w lokalu Automobilklubu Polski

Obecni: pp. Stefan Fuchs Vice-Prezes A. P.; Janusz Regulski Vice-Prezes A. P. i Prezes Komisji Sp. A. P.; Józef Grabowski; Paweł Bitschan; Pułk. Kazimierz Meyer. Przewodniczący p. Janusz Regulski.

Marszruta Raidu:

I. Etap: Warszawa — Tarczyn — Grójec — Białobrzegi — Jedlińsk — Radom — Szydłowiec — Suchedniów — Kielce— Chęciny — Jędrzejów — Wodzisław — Miechów — Słomniki — Kraków — Myślenice — Chabówka — Nowy Targ — Poronin — Zakopane.

II. Etap: Zakopane — Poronin — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Zabrzeż — Stary Sącz — Limanowa — Mszana Dolna — Lubień — Myślenice — Kalwarja — Wadowice — Andrychów — Żywiec — Bielsko — Skoczów — Wisła.

III. Etap: Wisła — Skoczów — Bielsko — Pszczyna — Kobióra — Tychy — Katowice — Sosnowiec — Będzin — Sączew — Siewierz — Żarki — Św. Anna — Noworadomsk — Kamieńsk — Piotrków — Tomaszów — Rawa — Mszczonów — Grójec — Warszawa.

Maszyn zgłoszono 11 — do startu stawiło się 9.

Na I etapie wycofała się z powodu zepsucia motoru p. Marja de Lavaux, kontynuując jazdę dalej na innym wozie.

Na II etapie wycofała się p. Halina Regulska z powodu wybuchu motoru podczas próby szybkości górskiej.

Ukończyło raid 7 pań, rezultaty obliczone są według rugulaminu jak następuje:

Samochód	Kierowczyni	Etap I.	Etap II.	Etap III.	Próba górska	Próba płaska	Suma punktów
Delage. . . .	Z. Maryańska	+1	+1	+1	+18.7	+22.4	+43.1
A. Daimler . .	M. Koźmianowa . . .	+1	+1	+1	+21.7	+23.6	+48.3
Skoda	W. Zahradnik	—7	—14	+1	+14.4	+12.3	+6.5
Citroën . . .	A. Podhorodeńska . .	+1	+1	+1	+13.1	+16.7	+32.8
Citroën . . .	A. Gawłowa	+1	+1	+1	+10.7	+17	+31.1
Steyr	A. Gebethnerowa . . .	—6	—2	+1	—1.7	+11	+2.3
„Z"	L. Paprocka	—40	+1	—3	+9.2	+11.1	+21.7

Na podstawie powyższych wyników Gremjum Komisarzy Sportowych przyznało następujące nagrody:

Nagroda I klasyfikacyjna Automobilklubu Polski. p. Marja Koźmianowa, na samochodzie Austro Daimler, ltr. 2,99.

Nagroda II klasyfikacyjna ofiarowana przez Komisję Sportową A. P. p. Zofja Maryańska, na sam. Delage, ltr. 3,18.

Nagroda III klasyfikacyjna ofiarowana przez p. Stefana Fuchsa Vice-Prezesa A. P. p. Anna Podhorodeńska, na sam. Citroën, ltr. 1,63.

Nagroda ofiarowana przez p. Janusza Regulskiego, Prezesa Komisji Sport A. P. za największą szybkość dnia p. Marja Koźmianowa, na sam. Austro-Daimler, ltr. 2,99.

Nagroda ofiarowana przez p. J. Żochowskiego Członka A. P. za najlepszy rezultat na próbie szybkości płaskiej p. Marja Koźmianowa, na sam. Austro-Daimler, litr. 2.99.

Nagroda ofiarowana przez Redakcję „Teatr i Życie Wytworne" za najlepszy rezultat na próbie szybkości górskiej p. Marja Koźmianowa, na sam. Austro-Daimler, litr. 2. 99.

Nagroda ofiarowana przez Firmę Vacuum Oil C-y w Warszawie za najlepszy rezultat na olejach Gargoyle Mobiloil p. Marja Koźmianowa, na sam. Austro Daimler, litr. 2,99.

Nagroda ofiarowana przez Firmę Karpaty za najlepszy rezultat na olejach „Galkar" p. Zofja Maryańska, na sam. Delage, ltr. 3.18.

Nagroda „Puhar Goryczy", przechodnia A. P. dla zawodniczki, której zły los najwięcej dał się we znaki, a która jednocześnie dała dowody wielkiej energji sportowej p. Ludmiła Paprocka, na sam. „Z", litr. 1.00.

Plakiety srebrne za ukończenie raidu bez punktów karnych oraz *dyplomy* w myśl regulaminu przyznano: pp. Marji Koźmianowej, Zofji Maryańskiej, Annie Podhorodeńskiej, Alicji Gawłowej, Wierze Zahradnik, Alicji Gebethnerowej.

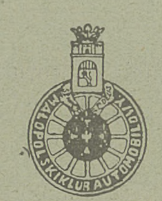
Plakietę bronzową oraz *dyplom* za ukończenie raidu p. Ludmile Paprockiej.

Plakietę bronzową oraz *dyplom* za przebycie trasy raidu poza konkursem p. Marji de Lavaux.

Ponadto przyznano srebrną plakietę Komandorowi Raidu p. Józefowi Grabowskiemu oraz plakiety bronzowe vice-komandorom pp. Pawłowi Bitschanowi i Janowi Maryańskiemu.

(—) Stefan Fuchs
(—) Janusz Regulski
(—) Józef Grabowski
(—) Paweł Bitschan
(—) Kazimierz Meyer płk.

Warszawa, 17 września 1929 r.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretarjat czynny od godz. 12-13 i od 18-20.

PROTOKÓŁ

POSIEDZENIA GREMJUM KOMISARZY SPORTOWYCH WYŚCIGU MAŁOPOLSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO odbytego w dniu 25 sierpnia 1929.

Obecni:

1. p. Janusz Regulski, Delegat Automobilklubu Polski.
2. p. Aleksander Seńkowski, Delegat Automobilklubu Polski.
3. p. Wilhelm Ripper, Delegat Krakowskiego Klubu Automobilowego.
4. p. Ludwik Neugebauer, Delegat Łódzkiego Automobilklubu.
5. p. Tadeusz Busz, Delegat Wileńskiego Klubu Automobilowego.
6. p. Stanisław hr. Skarbek, za Delegata Wielkopolskiego Klubu Automobilowego.
7. p. Tadeusz Niezabitowski, za Delegata Wielkopolskiego Klubu Automobilowego.
8. p. Kazimierz Weiss, za Delegata Wołyńskiego Klubu Automobilowego.
9. p. Agenor hr. Gołuchowski, Prezes Małopolskiego Klubu Automobilowego.
10. p. Mieczysław Teodorowicz, Wiceprezes Małopolskiego Klubu Automobilowego.

11. p. Tomisław Jędrzejowicz, Wiceprezes Małopolskiego Klubu Automobilowego.
12. p. Franciszek Hulimka, Sekretarz Generalny Małopolskiego Klubu Automobilowego.
13. p. Zbigniew Orzechowski, Wiceprezes Komisji Sportowej M. K. A.
14. p. Czesław Grabowski, Wiceprezes Komisji Sportowej M. K. A.
15. p. Marjan Gaweł, Wicekomandor.
16. p. Zygmunt Bałaban, Sekretarz Komisji Sportowej M. K. A.

Gremjum Komisarzy Sportowych wybrało jako Przewodniczącego p. Janusza Regulskiego, Prezesa Komisji Sportowej A. P.

Wyścig odbył się na dystansie 20 klm. na szosie Stryj—Lwów od klm 23,1 do klm 3,1.

Chronometraż przeprowadzony chronometrem elektrycznym Leroy.

Zapisanych do Wyścigu maszyn 20, ukończyło wyścig 11.

Protestów nie zgłoszono.

Osiągnięto następujące rezulaty:

I.

Kategorja samochodów sportowych:

1. p. Skolimowski Tadeusz, na samochodzie „Alfa-Romeo" o pojemn. 1750 cm³ Klasa E, czas 9.23,20 szybkość przeciętna 127 klm. 840 m. na godz.
2. p. Potocki hr. Maurycy, na samochodzie „Austro-Daimler" o pojemn. 2940 cm³ Kl. D, czas 10 min. 6.10 sek. przeciętna szybkość 118.792 klm. na godz.
3. p. Sommerstein Alfred, na samochodzie „Steyr" o pojemności 3300 cm³ Klasa C, czas 10 min. 18.69 sek. przeciętna szybkość 116.374 klm. na godzinę.
4. p. Bogucki Władysław, na samochodzie „Bugatti", o pojemn. 1496 cm³ Klasa F, czas 10 min. 53 sek. przeciętna szybkość 110.210 klm. na godzinę.
5. p. Łępkowski Tomasz, na samochodzie „Lancia", o pojemn. 2570 cm³ Klasa D, czas 11 min. 47.12 sek. przeciętna szybkość 101.821 klm. na godz.
6. p. Ripper Wilhelm (Kier. Stefan Wanicki) na samochodzie „Lancia" o pojemn. 2570 cm³ Klasa D, czas 2 min. 47.03 sek. przeciętna szybkość 93.868 klm. na godzinę.
7. p. Stokalski Wiktor, na samochodzie „Chrysler" o pojemności 2800 cm³ Klasa D, czas 15 min. 2.33 sek. przeciętna szybkość 79. 793 klm. na godzinę.
8. p. Leder Alfred, na samochodzie „Delage" o pojemn. 2500 cm³ Klasa D, czas 15 min. 36,25 sek. przeciętna szybkość 76.900 klm. na godzinę.

II.

Kategorja samochodów wyścigowych:

1. p. Zawidowski Edward, na samochodzie „Bugatti" o pojemn. 2300 cm³ Klasa D, czas 7 min. 53.21 sek. przeciętna szybkość 152.152 klm. na godzinę.
2. p. Ripper Jan, na samochodzie „Bugatti" o pojemn. 1496 cm³ Klasa F, czas 8 min. 14.43 sek. przeciętna szybkość 145.622 klm. na godzinę.
3. p. Szwarcsztajn Stanisław, na samochodzie „Bugatti" o pojemn. 2300 cm³ Klasa D, czas 8 min. 25 sek. przeciętna szybkość 142.551 klm. na godz.

Na podstawie powyższych czasów Jury uznało jako zwycięzców w poszczególnych kategorjach i klasach Panów:

Kategorja samochodów sportowych:

Klasa F Bogucki Władysław, samochód „Bugatti",

Klasa E Skolimowski Tadeusz, samochód „Alfa-Romeo".

Klasa D Potocki hr. Maurycy, samochód „Austro-Daimler".

Klasa C Sommerstein Alfred, samochód „Steyr".

Kategorja samochodów wyścigowych:

Klasa F Ripper Jan samochód „Bugatti".

Klasa D Zawidowski Edward, samochód „Bugatti".

Wziąwszy pod uwagę powyższe wyniki Jury przyznało na podstawie regulaminu nagrody jak następuje:

1. Nagrodę wędrowną Król. Stoł. Miasta Lwowa za najlepszy czas dnia dla Małopolskiego Klubu Automobilowego, zdobyta poraz pierwszy przez p. Zawidowskiego na samochodzie „Bugatti".
2. Nagrodę wędrowną Komisji Sportowej M. K. A. Fabryce „Alfa-Romeo" za najlepszy czas dnia w kategorji sportowej osiągnięty przez p. Tadeusza Skolimowskiego na samochodzie „Alfa-Romeo".
3. Nagrodę za najlepszy czas dnia p. Wojewody Wojciecha hr. Gołuchowskiego p. Edwardowi Zawidowskiemu na samochodzie „Bugatti".
4. Nagrodę za drugi najlepszy czas dnia Automobilklubu Polski p. Janowi Ripperowi na samochodzie „Bugatti".
5. Nagrodę za najlepszy czas w kategorji wyścigowej p. Gener. Lamezana dla Członka M. K. A. p. Zawidowskiemu Edwardowi na samochodzie „Bugatti".
6. Nagrodę za najlepszy czas dnia w kategorji sportowej p. Edwarda Zawidowskiego dla Członka Małopolskiego Klubu Automobilowego p. Skolimowskiemu Tadeuszowi na samochodzie „Alfa-Romeo".
7. Nagrodę Kasyna Narodowego, za najlepszy wynik dla zawodnika biorącego pierwszy raz udział w Wyścigu p. Alfredowi Sommersteinowi na samochodzie „Steyr".

NAGRODY W KATEGORJACH.

A) *w Kategorji wyścigowej:*

1. Nagrodę Agenora hr. Gołuchowskiego, Prezesa M. K. A. p. Edwardowi Zawidowskiemu.
2. Nagrodę Wiceprezesów M. K. A. p. Ripperowi Janowi.
3. Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Szwarcsztajnowi Stan.

B) *w Kategorji sportowej:*

1. Nagrodę inż. Rubczyńskiego Władysława, Prezesa Komisji Sport. M. K A. p. Skolimowskiemu Tadeuszowi.

2. Nagrodę Dowódcy O K. VI. Gen. Bol. Popowicza p. Potockiemu hr. Maurycemu.

3. Nagrodę Stanisława hr. Siemieńskiego-Lewickiego p. Sommersteinowi Alfredowi.

4. Nagrodę Mycielskiego hr. Franc. p. inż. Boguckiemu Władysławowi.

5. Nagrodę Firmy „Małopolska" p. Łępkowskiemu Tomaszowi.

6. Nagrodę Firmy „Austro-Daimler" p. Ripperowi Wilhelmowi (kier. p. Stefan Wanicki).

NAGRODY SPECJALNE:

1. Nagroda Firmy „Gazy Ziemne" p. Łępkowskiemu Tomaszowi.

2. Nagroda Firmy „Polmin" p. Skolimowskiemu Tadeuszowi.

3. Nagroda Firmy „Naftamin" dla kat. wyścigowej p. Ripperowi Janowi.

4. Nagroda Firmy „Naftamin" dla kat. sportowej p. Potockiemu hr. Maurycemu.

5. Nagroda Firmy „Małopolska" „Galkar" p. Boguckiemu Władysławowi.

6. Nagroda Firmy „Vacuum" p. Ripperowi Wilhelmowi (Kier. p. Stefan Wanicki).

7. Nagroda Firmy „Galicja" p. Zawidowskiemu Edwardowi.

WSZYSTKIM STARTUJĄCYM:

1. Albinowi Karolowi,
2. Boguckiemu Władysławowi,
3. Cieńskiemu Ludomirowi,
4. Lederowi Alfredowi,
5. Liefeldtowi Henrykowi,
6. Lityńskiemu,
7. Łępkowskiemu Tomaszowi,
8. Mycielskiemu hr. Franciszkowi,
9. Potockiemu hr. Maurycemu,
10. Ripperowi Wilhelmowi,
11. Ripperowi Janowi,
12. Skolimowskiemu Tadeuszowi,
13. Stokalskiemu Wiktorowi,
14. Sommersteinowi Alfredowi,
15. Szwarcsztajnowi Stanisławowi,
16. Zawidowskiemu Edwardowi

przyznano plakiety pamiątkowe.

Gremjum Komisarzy Sportowych uchwaliło podziękować za poniesione przy organizacji Wyścigu trudy PP. Komandorowi Zbigniewowi Orzechowskiemu, Wicekomandorom Czesławowi Grabowskiemu i Marjanowi Gawłowi oraz Sekretarzowi Komisji Sportowej Zygmuntowi Bałabanowi i wszystkim członkom organizacji Wyścigu.

Na tem protokół zakończono i podpisano:

(—) *Janusz Regulski*
(—) *Wilhelm Ripper*
(—) *Tadeusz Busz*
(—) *Tadeusz Niezabitowski*
(—) *Kazimierz Weiss*
(—) *Agenor hr. Gołuchowski*
(—) *Mieczysław Teodorowicz*
(—) *Zbigniew Orzechowski*
(—) *Aleksander Seńkowski*
(—) *Ludwik Neugebauer*
(—) *Stanisław hr. Skarbek*
(—) *Czesław Grabowski*
(—) *Marjan Gaweł*
(—) *Franciszek Hulimka*
(—) *Zygmunt Bałaban*
(—) *Tomisław Jędrzejowicz*



Dochód każdego przedsiębiorstwa zależy w znacznym stopniu od sprawności i niskich kosztów transportu. Punktualna dostawa bez względu na odległość, szerszy rynek zbytu zjednywują i powiększają liczbę odbiorców, decydując o powodzeniu przedsiębiorstwa. Dlatego też samochód ciężarowy Chevrolet jest pierwszorzędnym czynnikiem w każdej racjonalnie prowadzonej instytucji handlowej, przemysłowej, lub też w gospodarstwie rolnem.

Nabycie ciężarówki Chevrolet ułatwiają dogodne warunki płatności według planu G. M. A. C. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

Ceny:

Podwozie ciężarowe Chevrolet (opony 30×5) . . zł. 8950.—
Podwozie półciężarowe Chevrolet . . . . zł. 7150.—

Loko Fabryka Warszawa, łącznie z podatkiem obrotowym

Ciężarówka i półciężarówka CHEVROLET

General Motors w Polsce, Warszawa

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, WARSZAWA ZŁOTA 7/9.


SEIBERLING
SEIBERLING
AMERYKAŃSKA
OPONA
WYŻSZEGO GATUNKU
SKŁADY FABRYCZNE DLA ODSPRZEDAWCÓW SEIBERLING W POLSCE
WARSZAWA, NOWOGRODZKA 42, TEL. 532-36.